М. Воронцов

Небо начинается с земли

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга одного из первых Героев Советского Союза, русского советского лётчика Михаила Водопьянова состоит из невыдуманных рассказов о В. Чкалове, К. Коккинаки, А. Покрышкине, В. Сорокине… Все произведения М. Водопьянова написаны ярко и правдиво. Главное их достоинство – высокая гражданственность, мужество и призыв к советской молодежи свято хранить и множить подвиги старшего поколения.

- Михаил Васильевич Водопьянов
  - А. Филатов. Герой, генерал, писатель
  - Иван Николюкин. Полярная шуба Водопьянова
  - Право на крылья.
  - Возвращение домой
  - Самолет на экране
  - Проклятое прошлое
  - Люди на крыльях
  - Извозчик
  - Благодарность
  - Счастливый миг
  - «Руки вверх!..»
  - Леша военлет
  - «Возьмите меня в школу!..»
  - За рулем и у мотора
  - Голубая Одиссея.
  - Командир истребительного отряда
  - Ночью на дневной машине
  - Лед на шлеме
  - На деревянном колесе
  - Все средства хороши
  - В погоне за стратостатом
  - Без пропеллера
  - Валяный сапог
  - Встреча прошлого с будущим
  - Робинзоны
  - Потеряли полмиллиона
  - Верещагинские сапоги
  - Отряд «самоубийц»
  - Пожар в воздухе
  - Авария
  - Комсомольская помощь
  - Пересадка на поезд

- Пионеры Арктики
- Не везет!
- Корона «короля»
- «Куропаченье…»
- Мальчик Кны
- Белый олень
- Муха и пес
- Полярные шутки
- Пустые поиски
- Мишка и Машка
- Золотые лыжи
- О друзьях- товарищах…
- Крепли крылья…
- * * *
- На московском аэродроме
- Мечта и жизнь
- Мужество и нежность
- Любимец ребят
- Догорал зимний день
- * * *
- Воспитатель самолетов
- Первый рекорд
- Путь к штурвалу
- Конструктор и пилот
- Происшествия в небе
- Штурм высоты
- Из Старого в Новый Свет
- * * *
- Судьба самолетов…
- Человек из легенды
- Рос в станице паренек
- Дорога в небо
- Нам покорялися большие расстояния
- Арктическое крещение
- Побеждают только сильные
- Посадка на заструги
- Герой остается в строю
- Третий старт
- Небесные побратимы
- Мы ищем друга
- * * *
- Опаленная юность
- Самолет теряет высоту
- * * *

- Сын сапожника и ткачихи
- Голубая путевка
- Дискуссия и дисциплина
- Римская пятерка
- Ориентир – столб дыма
- Отец и сыновья
- Командир разведчиков Вселенной
- Однажды осенью
- Дорога в люди
- Чапаевец
- Пилот «Добролета»
- Два долга
- Из Нома в лагерь Шмидта
- И снова самолеты
- О боях-пожарищах
- Братская помощь
- «Красный чертенок»
- Бой над Мадридом
- Генерал «Лукач»
- Босые помощники
- * * *
- Шел мокрый снег
- Конец славной жизни
- Бортовой журнал
- * * *
- На оранжевой машине
- Рейды в тылы врага. Последняя ледовая разведка
- Первая дивизия АДД
- На фашистскую столицу
- Вынужденная посадка
- * * *
- В дневном полете
- Три Золотые Звезды.
- И быть ему летчиком…
- Альбом истребителя
- Самолет на буксире
- В конце войны
- Восемнадцать побед.
- Первые бои
- Над сопками Севера
- Рукопашная схватка
- В тундре
- Возвращение
- За гранью возможного

- Снова в воздухе
- Друга прикроет друг…
- * * *
- Курносый штурман
- Полет на свободу

Михаил Васильевич Водопьянов

Небо начинается с земли. Страницы жизни

А. Филатов. Герой, генерал, писатель

Впервые я увидел Михаила Васильевича Водопьянова осенью 1934 года, когда он, один из участников операции по спасению парохода «Челюскин», приехал на митинг рабочих московского завода «Серп и молот».

В то время я, токарь и заводской поэт, как зачарованный смотрел на легендарного героя и думал: смог ли я в только что написанных мною стихах уловить хотя бы одну-две черточки дорогого гостя? Я стоял рядом с ним на трибуне, сооруженной между двумя горячими цехами, и мне казалось, что кожаное пальто его дышало лютыми ветрами Чукотского моря, а высокие летные сапоги не успели еще освободиться от арктической изморози.

Мой друг, знатный сталевар завода Кирилл Чирков, словно угадав мои мысли, улыбнулся:

– Согреем!.. У наших мартенов тепла хватит. Они на полный газ пущены!..

А я любовался героем. Подумать только: давно ли полярные вьюги обжигали лицо крылатого разведчика, снегом слепили его глаза, белой мглой пеленали и без того невидимые льды, и вот он, непокоренный, стоит сейчас на фоне огненных сполохов мартеновских печей, озаренный горячими искрометными плавками…

И все же как ни горячи были потоки стали, как ни высоки сполохи огня, согрели героя не они, а люди, творящие эту сталь, ту самую сталь, которая возвеличила беспримерный подвиг. А гость, видимо, и сам почувствовал это, начал свое обращение к металлургам шуткой:

– Я к вам, как говорится, из огня да в полымя!..

С Михаилом Васильевичем как писателем я познакомился ближе в пятидесятых годах. Меня свели с ним совместные выступления на литературных вечерах в различных городах страны, а пути-дороги породили во мне большое уважение и горячую симпатию к этому человеку.

М. В. Водопьянов не только хороший писатель, но и прекрасный рассказчик.

Слушая его, невольно восхищаешься достоверностью и масштабностью слова, разнообразностью и красочностью материала, бесчисленным количеством боевых и трудовых

эпизодов, – и не выдуманных, а пережитых им самим.

Каждое слово писателя-коммуниста, писателя-героя пронизано волнующей сыновней любовью к партии Ленина, одухотворено красотой и величием наших дней.

В дороге почти каждый узнает его по облику. Многие жмут ему руку, расспрашивают о работе над книгами «Друзья в небе», «На перекрестке бурь», вспоминают его пьесу «Мечта».

Мне часто, стоя у окошка вагона, приходилось слышать:

– Водопьянов едет в соседнем купе…

И если кто-либо, особенно из молодежи, переспрашивал: кто такой Водопьянов, люди постарше уточняли:

– Тот, что «челюскинцев» спасал!..

Да что в поездах! Бывало, в годы Великой Отечественной войны, после вынужденной посадки, партизанские дозоры в лесных краях сразу узнавали его.

В первые военные месяцы опытному летчику Водопьянову приходилось летать на бомбежку Берлина.

Напрасно гитлеровские пустобрехи назойливо кричали по радио на весь мир, что, дескать, берлинское небо наглухо закрыто для советских летчиков. Жизнь опровергла это хвастовство. Бомбовые удары по фашистской столице нарастали с каждым днем. Самолеты одной из воздушных дивизий водил на Берлин Водопьянов.

…Однажды после успешного налета на гитлеровское логово, уже по пути на родной аэродром, с тяжелым бомбардировщиком, управляемым Водопьяновым, произошло невероятное: как по команде остановились сразу четыре мотора. Самолет неумолимо пошел на снижение. Что предпринять? Прыгать с парашютом – значит попасть в руки врагов. Садиться на открытое место – сожгут! Выход один: садиться на густой лес, подальше от дорог.

Молниеносно сокращалась высота. Лес стремительно летел навстречу. А дальше.. Произошло чудо: фюзеляж с поковерканными крыльями спустился на землю. Пышные деревья смягчили падение, и люди остались живы. Вот тут-то и встретил «свалившихся с неба» один из дозорных партизан:

– Кто такие?

Дозорный внимательно вглядывался в идущего впереди летчика и, узнав давнего сослуживца, просиял:

– Михаил Васильевич Водопьянов!.. Какими судьбами?..

– А вы кто будете? – осведомился не менее удивленный Водопьянов.

– Да мы с вами в тридцатых годах на Сахалин вместе летали!

М. В. Водопьянов – автор двадцати семи книг, и все они полны увлекательных приключений, удивительных истории и

глубоких человеческих чувств, одинаково интересны и для взрослых, и для детей.

…Безбрежно подмосковное купавинское озеро с поэтическим именем Бисерово. Летом оно обрамлено луговыми цветами, а зимой похоже на полярный аэродром. Вот здесь, в одном из домов приозерного поселка и живет сейчас генерал-майор в отставке, но всегда творческий, «действующий» писатель Михаил Васильевич Водопьянов. Двери его дома постоянно открыты и для давних друзей-полярников, и для бывших фронтовиков, и для купавинских ткачей, а почтовый ящик всегда полон корреспонденции.

Трогательная многолетняя дружба связывает писателя-героя с учителями и учащимися Купавинской школы. Он частый гость на пионерских сборах, активный участник педагогического совета и родительских собраний. Пионерская дружина с гордостью носит его имя. Дети любовно зовут его «дедушкой Водопьяновым», радуют успехами в учебе.

Кого только не приглашал к ребятам почетный пионер! Бывали здесь московские поэты, знатные полярники, седые генералы, молодые артисты и музыканты.

– Космонавтов только не было! – воскликнул как-то юный изобретатель-планерист.

– Ну что ж, – ответил Водопьянов, – и космонавтов пригласим! И пригласил. В незабываемый праздник вылилась встреча купавинских ребят с космонавтом Павлом Поповичем. Радостно водили пионеры по своему музею желанного гостя. Показали лучшие номера самодеятельности, а в заключение исполнили собственную песню:

Наша школа любит Водопьянова –
Дедушку купавинских ребят.
От его вниманья постоянного
Звонче песни юности звонят.
Мы горды его дорогой славною,
Он ее как коммунист прошел.
Ярче, шире небо над Купавною,
Если дружат юность и орел!

Юностью, неутомимым и негасимым трудолюбием пронизана вся жизнь писателя. И для меня, как и для всех, близко знающих Михаила Васильевича, совершенно не удивительно, что он отметил свое семидесятипятилетие выходом сразу новых двух книг. Это тоже подвиг. Подвиг светлой мысли и творчески неувядающего сердца.

Иван Николюкин. Полярная шуба Водопьянова

В Купавне
Артачилась вьюга,
На даче его под Москвой,
Куда мы приехали с другом
К нему
Прошлогодней зимой.
Всемирной овеянный славой,
Старик,
Знаменитый как бог,
С улыбкою мудрой, лукавой,
Нас вышел встречать на порог.
Радушный,
Он выпалил сразу,
Смяв кудри седой головы,
Свою удивленную фразу:
– Ах, черти!
Как молоды вы!-
С вершины своей легендарной,
С восьмого десятка годов,
Он молодость козырем главным
Считать в этой жизни готов.
Готов генеральское званье
Отдать за былые года,
Награды свои и признанье,
Но шубу свою – никогда!
Не в ней ли, дубленой,
Машину
Он первый на полюс ведет
И смело сажает на льдину
Оранжевый свои самолет?!
В полярные жуткие ночи,
Когда бесполезен и спирт,
Он шубою этою, впрочем,
Согрет был
И плотно укрыт.
С той шубой и нынче
Он дружит,

С полярной своей,
Потому:
Морозище – только лишь стужа,
А вьюга – лишь вьюжка ему.
Пускай голова побелела,
Но шубу не тронула моль…
Коль Снежная есть королева,
То он ли не Снежный король?!

Право на крылья. Суровое детство

Родился я в 1899 в селе Студенки Липецкого уезда, в бедной крестьянской семье.

Село Студенки ничем не знаменито. До революции среди жителей было девяносто процентов неграмотных. Хотя село расположено вблизи Липецка, никто не ходил ни в городской театр, ни в иллюзион. Занимались хлебопашеством и огородничеством, пили, по праздникам наряжались в пестрые, яркие костюмы.

Когда мне исполнилось семь лет, отец мой задумал переселиться в Сибирь, на новые места. Причиной поездки были раздоры его с отцом, который отписал все свое хозяйство дочери-монашенке.

Помню, как дед мой с материнской стороны рассказывал:

– Вот, Миша, слухай – я тебе расскажу, как отец с дедом жили. Когда отдавали мать за твоего отца, поехали мы двор и все хозяйство осматривать, а там и смотреть нечего. Стоит избенка, покрытая соломой, мы туда и зайти боялись… Зимой дело было, были мы в тулупах, боялись воротниками развалить двери. Свадьбу так и гуляли не у вас, а рядом, у Сосаниных… А теперь, гляди, дед-то богат стал и отца обижает, все отписал твоей матери крестной в монастырь, а ей на что?.. В святые попасть пожелала… Отец твой заработает на пропитание, а как же дядя Ваня? Ведь он не намного больше тебя. Вдруг да умрут дед-то с бабкой, куда он пойдет? Слышал я – его тоже хотят в монастырь отдать. Смехатура…

– А я, дед, не пойду в монастырь. Я в пастухи пойду, – страсть как люблю щелкать кнутом!

– Ну, это, Миша, видно будет.

Отец за тридцать рублей продал мерина, которого получил в приданое за матерью, и купил два билета до Тайшета Иркутской губернии. Раньше туда уехали наши односельчане. Они писали, что прокладывается новая железная дорога и работы много.

Семья наша состояла из четырех человек: отец, мать, я и маленькая сестренка семи месяцев.

Тяжелые вещи сдали в багаж. Получили их через полтора месяца после приезда в Тайшет. Сундук оказался почти пустым – вещи украли.

Поселились мы в бане у одного нашего дальнего

родственника – Дубинина, который давно жил в Тайшете и имел свой дом.

Отец начал работать на железной дороге: выгружал из вагонов уголь для паровозов. Работа была сдельная: за двенадцать – тринадцать часов выгонял полтора-два рубля. Зажили ничего, стали покупать к чаю белый хлеб, мясо есть почти каждый день, – не то что в деревне жили. Но не долго наше счастье длилось… Как-то вечером подали к станции два вагона угля. В этот день почти не было подачи, и все рабочие сидели без дела, покуривая за сараем… Вдруг подают два вагона. Начали спорить – кому выгружать? В конце концов уговорились пойти все. Открывают один вагон – что такое? – кирпичный чай. Открывают другой – чесуча… Вагоны по ошибке подали. «Вот это уголь… давай выгружать чесучу домой!»

Отец запротестовал, но его чуть не стукнули лопатой по голове:

– Привяжи язык! Знаешь, что бывает лягавым?

Из всей этой компании лишь отец был самоход, а все остальные переселенцы, не один раз судились и сидели.

Вернувшись домой, отец спросил у Дубинина, что такое «лягавый».

– Это тот, кто выдает товарищей; они таких не любят и при первой же встрече убьют. Уж такое правило: видел, а говори – не видел.

Утром приходит жандарм и говорит отцу: «Собирайся». Пошли.

Отец был запуган. В участке сказал, что ушел с работы рано и никаких вагонов не видел.

– Не бойся, Водопьянов, – уговаривали его, – мы тебя не выдадим, только укажи виновников.

Отец не указал.

– Тогда мы тебя посадим… На тебя показали, что ты открывал вагон.

До суда волынка тянулась полтора года. Повезли отца в Иркутск, посадили в тюрьму. Там он попал ламповщиком к политическим. Читать он не умел. Его научили грамоте, и он узнал, что его злейшие враги – помещики и капиталисты, но никак не верил в равенство и братство. Ему доказывали, что будет равенство, а он не соглашался: «Как это так – равенство: один работает, другой лентяй, один ученый, другой пахарь, – нет, уравнять нас нельзя».

Но не долго пришлось ему спорить, перевели его в Нижнеудинск. Пользовался там он доверием, ходил в вольные бани, жил в кирпичном тюремном сарае.

С тех пор как забрали отца, жизнь у нас круто изменилась. Квартиру пришлось сменить: только недавно переехали в хорошую, а теперь опять в баню.

Как-то раз мама с сестренкой уехала к отцу в Нижнеудинск на свидание. На другой день после ее отъезда приходит к нам сосед – дедушка Медведев с каким-то татарином. Хороший старик был этот Медведев, мы, ребята, особенно любили его. Всегда брал с собой в лес сено косить, – он косит, мы собираем, а потом еще покатаемся на дедушкиной лошади.

– Мать дома? – спрашивает дедушка Медведев.

– Нет, уехала к папе.

– Мы пришли нанимать тебя гонщиком вот к этому дяде. Поедешь? Здесь недалеко – верст сорок.

– Сколько тебе лет? – спрашивает татарин.

– Девять.

– Лошадью править умеешь?

– Умею, я в деревне еще правил, когда ездил с отцом в поле за снопами.

– Поедешь ко мне, работа не тяжелая, песок тебе будут насыпать, а ты его возить станешь, куда укажут, а сваливать будут свальщики. Вот и вся твоя работа. Пять рублей в месяц жалованья положу на готовых харчах.

Меня так и подмывало поехать: пять рублей, да еще править лошадью! Сразу согласился. Дедушку Медведева попросил – как только мама приедет, сказать ей, где я, чтобы не беспокоилась.

Работа моя действительно была не тяжелая, только рано вставать не хотелось, а вставали в четыре утра. По праздникам должен был я нянчить маленького татарчонка. Надоело мне нянчить дома, а тут снова пришлось. Однажды сижу я с ним, держу на руках. Захотелось угодить хозяйке – начал я учить малыша креститься, как меня учили. Взял его правую ручонку и вожу – сначала к лобику, потом к животику… Вдруг как закричит хозяйка, как рванет ребенка к себе! И получил я щелчок за свои труды.

В карьере работало пятьсот лошадей. Делали насыпь новой железной дороги.

Рабочие звали меня «донским казаком» за барашковую шапку, которую я носил. Делал я все, что приказывали старшие: за водкой сбегать – пожалуйста, плясать заставят – пляшу. Всегда был веселый. А песок возил хорошо.

Раз еду к забою, смотрю – стоит мать и в руках держит сапоги. От радости у меня слезы закапали.

– Не плачь, сынок, – целуя, говорит мама, – смотри, какие я тебе сапоги привезла – новые, четыре рубля отдала.

Хозяин уж очень хвалил меня. Она осталась довольна.

В конце октября 1910 года я первый раз получил жалованье – всего 7 рублей 50 копеек, а 4 рубля удержали за спецодежду. Один забойщик сказал, что хозяин обсчитал меня на рубль, поругался с хозяином из-за меня, но тот не прибавил ни копейки.

Снял я свои новые сапоги и завернул деньги в портянку, чтобы не украли по дороге. Когда приехал в Тайшет, опять разулся, достал деньги, несу в руках, бегу, подпрыгивая от удовольствия.

Через неделю поехал к отцу. Я не раз уже ездил к нему. Мама торговала на столиках возле станции, проводники ее знали. Она посадит меня в вагон, попросит проводника, чтобы разбудил в Нижнеудинске и помог выбраться из поезда, а там я уже знаю, как пройти на кирпичные сараи.

Мне у отца жилось неплохо, я там был своим человеком. Арестанты любили меня, они-то и научили меня плясать. Правда, не один раз до слез доводили.

Раз сели мы обедать, на второе – каша черная. Я поел и хотел вылезать, а тут один беспалый арестант, большой мой приятель, спрашивает: «Миша, ты куда? Съешь для друга вот эту ложку каши». А ложка деревянная, большая, целая тарелка войдет. Не желая обижать друга, стал есть. Только что съел, а другой друг – музыкант – ко мне: «Миша, съешь и для меня ложечку». – «Не хочу больше». Чувствую, как раздуло живот. «Уважь, Миша, на балалайке играть каждый день буду и тебя выучу». Ну что делать, стал есть другую ложку. Только съел – третий: «Ну, Миша, а теперь за всех нас съешь вот эту ложку и довольно». Я заревел. «Ну ладно, – сжалились надо мной, – съешь в другой раз, только дай слово, что не обманешь». Пришлось дать слово, что в следующий раз съем за всех.

Отец встретил меня приветливо.

– Ну, как, работяга, дела? Был тут у нас хозяин твой – Бахитов.

– Да, папа, Бахитов, а ты откуда знаешь?

– А у него брат тут работает, он к нему на свидание заехал. Ну, слышу, рассказывает, что заработал в это лето хорошо, работали на трех лошадях – три работника и два гонщика. Трудно было с гонщиками, по под конец нашел в Тайшете одного малыша – Водопьянова. «Как зовут его?» – спрашиваю. «Миша». – «Да это ж мой сын!» Тут уж он тебя расхвалил. Полбутылки выпили за это дело.

– А он меня на рубль обсчитал.

– Не знал, а то б и рубль содрал!

Арестанты строили тепляк для сушки кирпича. Леса кругом

было много, а в тюрьме можно было найти всяких специалистов. Отца назначили старшим мастером.

Возле бараков стоял маленький домик. Раньше там жил надзиратель, потом он перебрался на лучшую квартиру. Отец пришел к смотрителю тюрьмы просить разрешения жить в этом домике вместе с семьей. Снял шапку, стоит перед ним.

– Ваше благородие, будьте отцом родным… Положение у меня тяжелое – жена ходит последнее время, да еще двое ребят…

Смотритель согласился быть «отцом», хотя он был гораздо моложе моего отца.

– Хорошо. Только старайся.

И поселились мы всей семьей в этом домике.

Наступила весна. Отец решил отправить нас в Тайшет. Ожидая поезда на вокзале, я с любопытством глазел по сторонам. Один из ожидавших поезда спрашивает: «Мальчик, не знаешь, где тут найти гонщика?»

– Я гонщик. Прошлый год работал у татар.

– А пойдешь ко мне гонщиком?

– Пойду, но ты поговори с моей мамой.

Подходит он к матери, беседует, уговаривает отдать меня в гонщики.

– Жена у меня добрая, – говорит человек, – ему неплохо будет. Жить будем вместе – одной семьей. Жалованья – на всем готовом – положу восемь рублей. Вам куда ехать?

– В Тайшет.

– Нам по дороге. Не доезжая Тайшета, мы и сойдем на станции Косыревка. Фамилия моя Белоусов.

– Ну что ж… – говорит мама. – Пусть едет. Только вы его не обижайте.

Работать у этого хозяина было неплохо. Но опять приходилось вставать затемно, а в праздники с утра уезжали косить сено. Сено заготавливали с праздника до праздника. Отоспаться было некогда.

Через три месяца хозяин отправил меня домой.

Приезжаю в Тайшет – темно, боюсь идти по улицам. Все же рискнул.

Подхожу к дому, сердце замирает от радости – приехал и привез массу денег, почти двадцать рублей! Стучу, слышу голос:

– Кто там?

– Я, мама, открой… А папа дома?

– Дома.

– А я денег привез много.

Вхожу, отец встает:

– А, сынок приехал! Ну, старуха, сходи-ка за полбутылкой, с

приездом выпить надо.

Отец работал на кирпичном заводе у хозяина, получал «с тысячи», зарабатывал хорошо, но стал частенько выпивать и маму бить.

Осенью я пошел в школу, а отец уехал верст за тридцать в тайгу шпалы тесать.

В начале декабря прихожу из школы домой, смотрю – какой-то старик сидит у нас. Увидел меня:

– Здравствуй, внучек, вот ты какой большой стал.

Узнал я деда. Говорит – за нами приехал.

– Не можем больше жить без вас. Старуха день и ночь кричит – поезжай, говорит, привези, пропадут они там, опять посадят Васю в тюрьму, такой уж проклятый край – Сибирь эта.

В этот же день поехали за отцом. Отец приехал, сухо поздоровался с дедом:

– Ты зачем приехал?

– Да, Вася, поедем, соскучились мы, мать каждый день голосит.

– Не поеду я. Делать мне там нечего.

– Поедем, Вася, полдома подпишу. Хозяйство без тебя не идет.

– Обманешь, я знаю тебя.

– Вот, гляди, если не веришь.

Дедушка встал на колени перед иконами, начал креститься.

– Вот перед богом говорю, отсохни у меня язык, руки и ноги, если обману. Как приедем, так сразу и подпишу. Если не желаешь жить вместе, поставим тебе дом – у нас сруб есть большой, – живи один с богом. Лошадь дам, у нас их две. Сказал, полхозяйства отдам, значит, отдам, вот тебе крест святой, – и опять крестится на икону, а сам плачет.

И я заплакал; кроме отца, все плакали.

Когда отец согласился, сразу ожили все. Я был особенно рад – опять увижу бабушку, дядю Ваню!..

Возвращение домой

Приехали мы из Сибири под рождество. Бабушка была дома одна, дядя Ваня у соседа, подстригался к празднику. Как только увидела нас бабушка, бросилась к нам, целует папу, маму, обнимает, плачет.

Мы всплакнули все, даже отец прослезился, увидев свою мать.

Мой отец не любил своего отца, а мать любил.

Тут дядя Ваня пришел, побежал в лавку за баранками, по дороге зашел к родным, сообщил новость. В избу к нам набилось много народу, началось веселье… С неделю пили, пока объехали всех родных.

Весной наши решили построить кирпичный сарай. В компанию пригласили Андрея Никаноровича – одного деревенского кулачка. Отец стал напоминать деду про его обещания. А дед уже продал тот сруб, который нам обещал отдать. С подпиской половины хозяйства тоже все оттягивал. Уже не раз возникали скандалы, ругань между дедом и отцом.

Построили сарай. Начал отец делать кирпич. Дядя Ваня и сын Андрея Никаноровича помогали ему; я тоже стал работать. Дело пошло.

Сарай построили на огороде Митьки Конного. За аренду земли платили три рубля в месяц. А избенка у этого Митьки стояла на куриных лапках. Отец пошутил как-то:

– Продай, Митрий, мне свои хоромы.

– Купи, – говорит, – я ухожу в отцовский дом.

– Ты не шутишь?

– Нет, не шучу.

– Сколько возьмешь?

– Сто пятьдесят рублей в два срока.

Решил отец купить этот дом и отделиться от деда, – все равно тот его обманул, отец это чувствовал. Где только взять деньги?.. Обратился к деду.

– Раз ты хочешь уходить от меня – нет тебе ничего, – сказал дед.

Тогда отец пошел на сборную избу и стал предлагать свою землю на шесть лет. Земли у нас было на две души. Вдруг и дедушка приходит на сборную избу. Не желая упустить землю, – она у нас была вместе, – предлагает отцу сдать ему.

– Грех тебе, батя, – говорит отец. – Четыре года ты владел моей землей, когда я был в Сибири, и ни копейки с тебя не взял, а

теперь приходится родному отцу отдавать, да еще на шесть лет…

– А за что я привез вас из Сибири? За спасибо?

– Не верил я тебе еще там, когда ты приехал, и очень жалею, что поверил твоей клятве.

Сдал отец землю, кое у кого занял, набрал восемьдесят рублей. При свидетелях отдал за избу первую половину, а семьдесят рублей уговорились уплатить через месяц. Тут же собрали мы свои пожитки и переехали в свой дом.

Дедушку из компании отец выключил, а на его место пригласил еще одного кулачка.

Пришло время платить за дом. Шестьдесят два рубля отец набрал, восемь рублей не хватает. В долг больше никто не дает. Опять обращается отец к деду:

– Ты пойми, через два часа платить надо, а то ведь пропадут те, что заплачены.

– Ну ладно, дам восемь рублей, но ты подпиши полнивы, которая в Орлине под рожью.

– Ведь она у меня последняя.

– Что ж что последняя… Даром деньги никто не даст.

И пришлось подписать своему же отцу последнюю полниву (полдесятины) посеянного хлеба.

В школу я больше не ходил.

Осенью мы купили лошадь, разделались с долгами.

Зимой возили известковый камень на металлургический завод в трех верстах от нас. Отец ломал, я возил, а летом опять били кирпич.

Отец стал уже третьим компаньоном. Часто начал похаживать с Андреем Никаноровичем и Максимом Платоновичам (своими компаньонами) в трактир чай пить и заказывать сазанчика. А я с двумя работниками бил кирпич. Удалось выкупить часть земли.

Поехали мы пахать. Отец поставил меня к сохе, сказал:

– Держи краем борозды, огрехов не делай.

Начал я пахать, чувствую – не хватает силенки удержать соху. Не я направляю соху, куда надо, а она меня – куда не надо. Трудно было, устал быстро, но отцу не сознался. А он, увидев, что получается ничего, взял бадик и ушел, а мне сказал:

– Постарайся сегодня же кончить и к вечеру приезжай домой.

С тех пор стал я пахарем. К зиме купили еще одну лошадь, сложили из камня амбар для хлеба и хранения сбруи. Наняли работника и всю зиму не переставая возили известковый камень на тот же самый металлургический завод.

Отец почувствовал себя совсем хорошо, стал ходить в пивную, иногда по семь-восемь рублей прокучивал – столько, сколько мы на двух лошадях еле зарабатывали за день.

Летом 1913 года я уже делал все без исключения: косил, пахал, молотил, доски пилил; кирпич бить перестали – не было времени. Выкупили всю свою землю, стали заниматься только крестьянством, а зимой возили камни.

Самолет на экране

Это было давно, еще до Октябрьской революции. Покосившийся домик, сарай для скотины, поле, огород – вот весь мой маленький мир в детстве.

Бабушка заставляла меня выучивать с ее голоса молитвы наизусть и еще «преподавала» мне закон божий.

Она рассказывала, что земля стоит на трех китах, а я, конечно, верил ей.

И в то время когда люди уже летали на самолетах, в мою голову вбивали, что «свод небесный – твердь есть», а на эту «твердь» ангелы золотыми молоточками приколачивают бриллиантовые звездочки.

Как-то я спросил у бабушки:

– Бабуня, а до неба далеко?

– Так далеко, что и слова такого нет, чтоб сказать тебе.

– Жаль… Ангелов посмотреть охота: как они там с этими молоточками…

Бабушка обругала меня и сказала, что ангелов видеть нельзя. Я удивился: почему же чертей и ведьм можно видеть, а ангелов нельзя? Она опять рассердилась, хотя отлично знала, что с ведьмами наши односельчане встречаются почем зря. По селу вечно ходили рассказы об этом.

Наслушавшись таких рассказов, я стал бояться ходить ночью.

Однажды шли мы с товарищами с поля, и почудилось нам, что кто-то за нами гонится.

– Ведьма! – крикнул кто-то.

И мы бросились бежать.

Несемся во весь опор и слышим, что нас преследуют. Решили защищаться. Набрали камней и, зажмурясь от страха, давай их швырять в сторону нашего преследователя. Слышим – отстал. «Ага, видно, и черт камней боится!»

Пошли дальше, а за нами снова кто-то топает.

Тут мы выпустили весь заряд камней и дали стрекача до нашего дома, который стоял на самом краю деревни.

Товарищи так домой и не пошли – ночевали у меня. А утром выяснилось: пропал ягненок у нашего лавочника. Работник всю ночь бегал искал, а к утру нашел его всего избитого камнями. Бедный ягненок еле на ногах держался.

Жаль мне стало ягненка, но ребята уверяли, что в его шкуре ночью сидела ведьма.

Об этом случае я скоро забыл. Меня поразило другое.

Недалеко от нашего села был металлургический завод.

Крестьяне ближних сел и деревень возили туда железную руду, известковый камень. За каждый пуд доставленного груза платили по две копейки. Как всегда, у весов собиралось много подвод. И вот однажды к заводу подкатил легковой автомобиль. Мы никогда еще не видели такой диковинной машины. Не успели мы опомниться, как наши лошади с испугу шарахнулись в разные стороны… И пошла тут неразбериха: ломались телеги, колеса, несколько подвод скатилось под откос, покалечились лошади. Моя-то лошаденка еле двигалась, а тут так хватила, что я с трудом догнал ее. А господа в цилиндрах сидят в машине и смеются.

Свалил я камни, привязал свою лошадь к столбу и пошел к конторе, где у подъезда стоял автомобиль. Мне страшно хотелось увидеть его поближе. Эх, и позавидовал же я тогда шоферу! Важно сидел он за рулем в кожаной куртке. В любую минуту он может завести машину и поехать…

Возвращаясь домой, я все время думал о машине. Мне хотелось скорее обо всем рассказать своим товарищам.

Около деревенской лавки стоял сын лавочника Борис. Я не удержался:

– Борис, на заводе автомобиль стоит. Я его сам видел…

– Эка невидаль – автомобиль! – прервал он меня. – Я еще не то видел в туманных картинах! – с гордостью добавил он. – Аэропланы летают, автомобилей сколько угодно, а какие города показывают! Разве такие, как наш? Липецк – просто тьфу перед ними!

– Какие это туманные картины?

– А на белом полотне. Там люди как живые бегают.

– А где показывают?

– В театре «Унион». Заплати двадцать копеек – и увидишь.

Я задумался. Чего только не творится на белом свете, а я ничего не знаю! Борис моложе меня, а ему все известно. Но ведь он сын лавочника – у него деньги есть, а я где возьму?

Отец у меня щедрым не был: даст в праздник три копейки, и больше не проси. Я стал ломать голову над тем, как бы набрать двадцать копеек. Каждое воскресенье меня посылали в церковь и давали десять копеек. На эти деньги я должен был купить просвиру за три копейки и три свечи: две потолще, по три копейки, – спасителю и божьей матери, и одну потоньше – всем святым.

Тут я сообразил, что, если я поставлю свечку за копейку одной божьей матери, она за меня заступится перед остальными святыми. Таким образом, у меня останется целых шесть копеек.

Прошло немало дней, прежде чем я с большим трудом собрал

желанную сумму. Она была для меня ключом к двери, за которой, как мне казалось, открывался большой мир.

После первого посещения кинематографа я не спал всю ночь. Жизнь моя словно перевернулась. Раньше я думал, что на манер моего существования устроен весь мир: люди живут, пашут, жнут, в церковь ходят… И вдруг оказалось, что есть большие города с огромными домами; есть бегающие и летающие машины; есть управляющие ими люди; наконец, есть машины, снимающие все эти чудеса для кинематографа.

Меня потянуло к какой-то другой жизни. Чтобы взглянуть еще разок на волшебное полотно кинематографа, я готов был пуститься на все.

Для меня было совершенно не важно, видел ли я уже какой-нибудь фильм или нет. Самый факт, что на экране появляются предметы, ничем не похожие на те, что я видел в деревне, вполне устраивал меня.

С тех пор мой маленький мир расширился. Я чувствовал, как медленно, но верно рушатся мои детские понятия.

Проклятое прошлое

Одним ноябрьским днем 1917 года поехали мы к престольному празднику в Студенские выселки, на хутора к родным. Каждый год мы туда ездили. Но этот праздник мне особенно памятен. Возвращаемся домой. Я сижу – правлю лошадью, мать сидит в телеге на соломе, отец идет рядом, опираясь на палку вместо трости.

Мать неожиданно для меня говорит:

– Ну, Миша, мы с отцом решили женить тебя. Года твои вышли. Надо посадить тебя дома, а то ты по театрам стал часто ходить… И помощница нужна в доме…

– Ты, наверное, скажешь, что и невесту мне нашли?

– А как же – есть и невеста.

– На ком же это вы думаете женить меня?

– Да на Дашке Мешковой, – она у нас как своя.

– Не женюсь я на Дашке!

– Что ты его уговариваешь, как красную девку? – говорит отец. – Женим на Дашке – тому и быть.

По соседству с нами жила вдова Василина Мешкова. У нее два сына и дочь – Даша. Сыновья оба на войне. Сыновья женаты были, остались семьи, а пахать некому. У них лошадь была, у нас тоже. Тогда отец сговорился обрабатывать землю вместе с ними. Их три женщины, я – один мужчина. Я пахал, косил, они пололи, жали, вязали снопы и помогали возить. Тут-то и показала Даша себя как хорошая работница. Наши давно решили женить меня на ней. Но я не дружил с Дашей.

Как-то осенью сижу я дома, заходит Даша.

– Мама велела поехать тебе со мной на мельницу… Мешки тяжелые, я не донесу.

– Что я вам, работник, что ли? Попроси кого-нибудь, – сгрузят.

– Ну и черт с тобой! Поеду домой, скажу, что не хочешь ехать.

И верно – повернула домой.

Через неделю после разговора о женитьбе отец мне заявляет:

– В воскресенье едем благословлять, помолвку гулять будем. Я уже сговорился с Васильевной: она согласна отдать Дашу.

– Она-то согласна, да я не согласен…

– Ах, так ты еще разговаривать! – И влетело мне за это как следует.

Как ни уговаривал, как ни колотил меня отец, но все-таки я настоял на своем. Пошел отец к Васильевне, отсрочили помолвку.

Скверно стало жить мне в семье. Сядешь обедать, тут и

начинается. Мать плачет, подает ложку – как собаке кидает. Часто я вставал из-за стола голодный.

На рождество я собрался пойти погулять. Отец сидел за столом, выпивал с приятелем Андреем Никаноровичем. Никанорович выпил, крякнул, закусил и говорит мне:

– Нехорошо, Миша, не слушать родителей, грех-то какой.

– Дедушка, ты-то хоть бы молчал, и так каждый день слышу одно и то же…

Тут отец встает: «Ты такие слова говоришь старику?» Да так дал мне, что кровь брызнула изо рта. Я упал, он хотел еще ударить, но я между ног проскочил – да в дверь. Он за мной долго бежал, но я резв был – не догнал. Оглянулся – стоит, грозит кулаком. Тут я ему крикнул:

– Все равно не женюсь, хоть убей!

В конце концов я дал согласие жениться, но при условии, что только не на Дашке. Начали перебирать по пальцам, за кого бы это посватать: та нехороша – каждое лето хворает; другая девка хороша – но не отдадут, дом у нас плохой. Был бы новый или большой – отдали бы. Посватали у Костюхи Жаворонкова Катю.

– Малый-то у вас хороший, слов нет, – сказал сватам Костюха, – да куда же моя Катюха поставит свой сундук на колесах? Живут-то они в гнилушке, горницы – и то нет.

– Да они ж скоро построят новый дом.

– Ну, когда построят, тогда и поговорим.

После каждого сватовства отец опять за старое – за Дашку.

Приезжаю домой обедать. В этот день возил камни на завод. Дома была одна сестренка, – сидит и поет у окна. Не отпрягая лошадь, захожу, спрашиваю:

– Таня, а где же мама?

– Они с папашкой на базар ушли, закупать все, в воскресенье помолвка.

– Врешь!

– Будет притворяться – сам знаешь, а говоришь…

…И забилось у меня сердце. Что делать? Когда же они отстанут от меня? Решил скрыться из дому. Выпряг лошадь; плача, простился с сестренкой, которая тоже зарыдала.

Пошел сначала к писарю, просить удостоверение, чтобы получить в волости паспорт. Писарь не дал: «Молод еще сам брать паспорта, пусть придет отец». Тогда я пошел к дедушке. Прихожу, плачу, бабушка, глядя на меня, тоже в слезы. А дед говорит: «Прячься скорее, отец приехал – убьет».

Я через двор – на гумно. Снег глубокий, бегу, падаю, стараюсь добраться до соседнего сада…

Отец уехал, гроза миновала. Прожил я на полатях у деда два

дня.

Бабушка говорит:

– Иди, Миша, к отцу крестному, поживи там, а то отец узнает, что ты у нас, и нам влетит от него.

Пошел к крестному.

Нужно Федору Рыжкову за сеном съездить за реку. У нас зимой возили сено по праздникам, помогая друг другу. Пошел Рыжков к моему отцу.

– Лошадь дам, Федор Григорьевич, – отвечает отец, – да Мишки-то нет дома – сбежал.

Вечером мне передали про этот разговор.

В три часа утра прихожу к Рыжкову.

– Дядя, я съезжу тебе за сеном, но ты скажи, что обойдешься и без Мишки. Я съезжу и опять скроюсь.

– Хорошо, сделаю, как ты говоришь.

Сижу, жду. Слышу скрип саней, а через минуту голос отца. Ну, думаю, пропал.

Входит отец.

– Здорово, пропащий. Ты что это вздумал фортики выкидывать?

– И буду выкидывать, пока не отстанете с Дашкой.

На этот раз обошлось без боя.

Как-то вечером собралось у нас много родных. Дед настаивал, чтобы женили меня на дочери Ивана Никитича Левшина.

– У них и мед свой есть, и девка хорошая.

Дедушке давно хотелось породниться с богатыми Левшиными.

– Ну, ты согласен взять ее? – спрашивают меня.

А мне уж все равно, только бы не Дашку.

Пошел дед к Левшиным, назначили на завтра поглядушки. Собралось нас человек двенадцать родных глядеть. С хуторов был дядя Гриша – мамин брат.

Приходим – ждут уже. Лавки вымыты, на столе скатерть белая, на стене полотенца чистые; и свежей соломой застлан пол. Садимся каждый на свое место по старшинству: во главе стола сел дедушка, за ним отец, мать, а потом – кто роднее и старше. Я сажусь позади, со мной рядом товарищ. Церемония происходит так. Невеста нарядилась в лучший наряд. Суют ей в руку тарелку, на тарелку ставят рюмку, наливают самогону. За переборкой у печки стоят ее родные, они-то и наполняют рюмку.

Невеста должна подойти вначале к дедушке, поклониться ему, – он возьмет рюмку, выпьет, поставит обратно, а она опять идет за переборку наполнять рюмку, и так подряд, по очереди, ко всем. А когда она подходит – в это время смотри, какова она: не

хромает ли, не кособокая ли. Ко мне невеста подходит к последнему, но я не должен брать рюмку и пить, а должен встать, и мы одновременно кланяемся друг другу. Потом женихова сторона должна выйти во двор посоветоваться, а невестина остается в избе и тоже советуется. Потом снова собираются в избе. Жениха уж тут не пускают. Если понравилась, начинают сговариваться, а если нет, то отказывают.

– Ну, сколько же укладка? – спросил отец.

– Пятьдесят рублей.

– Э, да это ты дорого, Иван Никитич, вот хотите – двадцать пять рублей.

Сошлись на тридцати рублях, в приданое два полушубка, один новый, другой старый, но перешитый, полусапожки с галошами, валенок две пары и много другого добра.

Идем домой с дядей Гришей; покуривая, он говорит:

– Зря ты ее берешь, уж очень она паршивая бабенка: маленькая и худая. Разве у нас в роду Плешаковых были такие?

На другой день пошли отказываться от невесты, а там говорят – мы еще один полушубок добавим, если мало. Все-таки отказались.

Отец настаивал на своем, мама каждый день слезы проливала и приговаривала: «Сукин ты сын, и в кого же ты уродился?»

Дед тоже не стал меня больше защищать. Его обидело, что я отказался от рекомендованной им невесты.

Не раз поглядывал я на железную дорогу. Уехать, что ли, куда-нибудь да устроиться рабочим? Но не было документов.

– Возьми мне паспорт, – просил я отца, – я устроюсь на заводе.

– Нет, – говорит, – у нас и дома, что твой завод, только работай, а завод и без тебя обойдется. Вот женить тебя надо на Даше, а то ее уже сватают.

– Ну и пусть сватают!

Опять скандал, побои.

Тогда я решил применить последний способ – пойти и сказать Даше, что, мол, если ты пойдешь за меня замуж, буду каждый день тебя колотить, – может быть, она и откажется.

И вот прохожу я мимо дома Мешковых, смотрю, в дверях стоит Даша. Подхожу к ней. В руках у меня была палка. Подошел и не знаю, что говорить.

– Даша, – выдавливаю из себя наконец, – ты так и решила пойти за меня?

– Мама отдает, а я не против.

– Не ходи, Даша, за меня, какая у нас с тобой жизнь будет? Ты ведь знаешь – я злой, колотить буду каждый день.

– Ну что ж, колоти; поколотишь-поколотишь – надоест.

– Ах, так! – замахнулся палкой, а сам медлю ударить, выжидаю, пока она скроется за дверью, чтоб эффекту было больше.

Даша скрылась. Я сильно ударил в дверь и сказал:

– Спасибо – убежала, а то бы убил.

Слышу из-за двери ее голос:

– Нос не дорос – бить, губастый черт!

За обедом мать с отцом опять за свое.

– Вот что, – говорю я, – а если потом с ней жить не буду, тогда что?

– Ты только согласись, а там как хочешь.

– Ну, – говорю, – смотрите. Я согласен.

Сразу у всех настроение изменилось.

– Давно бы так! – говорит отец.

Мать и обедать не стала, побежала к Мешковым.

Через неделю сыграли свадьбу. Прожили мы с Дашей недолго и развелись. Старые обычаи исковеркали и мою юность и Дашину. Проклятое прошлое! Как счастлива молодежь, не знающая всех этих унижений и трагедий, этого страшного быта старой деревни…

Люди на крыльях

Занимаясь нашим маленьким хозяйством, я, как никогда, чувствовал, что где-то рядом идет большая, кипучая жизнь, делается что-то важное. А я знаю все то же поле, огород, сарай – и больше ничего. Шел 1918 год.

Однажды мы с отцом чинили крышу сарая. Я сидел наверху и принимал солому, отец подавал. Вдруг мы услышали шум. Отец поднял голову и говорит:

– Вон летит аэроплан!

Я так резко изменил положение и повернул голову, что свалился с крыши. Отец испугался, не напоролся ли я на вилы, потому что я страшно заорал.

Он растерялся и сам стал кричать:

– Ми-ишка! Где ты там? Вылезай, что ли!

А я лежу в соломе и кричу в полном восторге:

– Люди летят! Ой, люди летят на крыльях!

После я узнал, что на крыльях стояли не люди, а моторы, по два на каждом крыле. Самолет этот был гигант тогдашнего воздушного флота – четырехмоторный «Илья Муромец».

Пока мы с отцом заканчивали свою работу, в селе нашем происходил полный переполох: ведь самолет показался над нашими Студенками впервые.

Старухи выбежали из домов с криком: «Конец миру пришел! Нечистая сила летит!»

В это же время более опытные наблюдатели – бывшие солдаты – заметили, что от самолета отделяются какие-то предметы, и живо скомандовали:

– Бомбы! Ложись!..

Началась настоящая паника. Люди лежат, замерли и ждут: кто «конца света», кто взрыва.

Наконец кто-то из бывалых солдат, заметив место, куда была сброшена «бомба», осторожно подполз к ней. Он обнаружил пакет с бумагами: это была пачка листовок с призывом молодого Советского правительства на борьбу с белогвардейщиной…

За ужином отец смеялся надо мной.

– Тоже, – говорил он, – лётчик нашелся – с крыши летать! С крыши и курица летает!

А мне было не до шуток, И самолет, и листовка очень меня взволновали: идет борьба за счастье и свободу народа, как там было написано, а я «летаю» с крыши сарая… Я страшно завидовал людям, сидевшим в самолете и сбрасывавшим на землю слова правды и справедливости.

На другой день я сразу ушел в город: решил посмотреть на самолет и летающих на нем людей поближе. Но это было не так просто, как я думал. На аэродром, конечно, я не попал: нужен был пропуск. Я печально слонялся у ворот и с завистью смотрел на счастливцев, которые свободно входили туда. И все же вышло, что слонялся я не зря.

Подошел я к человеку, одетому с ног до головы в блестящую черную кожу, с маленькой металлической птичкой на фуражке, и полюбопытствовал:

– Скажите, пожалуйста, что это за форма на вас надета? У моряков – я видел – не такая!

– Это – летная форма. Носят ее летчики и вообще кто служит в авиации.

– А как бы мне попасть туда на службу?

Человек в кожаном костюме внимательно посмотрел на меня:

– Сколько тебе лет?

– Девятнадцать!

– Парень ты, вижу, крепкий. Из бедняков, наверно?

– Само собой!

– Что же, в армии нужны такие молодые люди, как ты. Фронт-то приближается к этим местам. Поступай в Красную Армию добровольцем и проси, чтобы тебя направили в авиационную часть.

Я побежал в Липецкий военный комиссариат. Там мне сказали:

– Если хочешь поступить добровольцем в Красную Армию, то дай подписку, что будешь служить не меньше чем шесть месяцев.

Я готов был дать подписку хоть на шесть лет!

И вот, держа в руках направление от военкомата, с любопытством озираясь по сторонам, я шагаю по аэродрому на окраине Липецка. На заснеженном поле стоят огромные двукрылые аэропланы с красными звездами, очень похожие на гигантских стрекоз. Одну такую «стрекозу» человек тридцать, ухая, заталкивают в палатку – ангар… Аэродром пересекает открытый автомобиль с какими-то военными и останавливается у маленького домика, около которого стоит часовой. Показав ему свою бумагу, в этот домик-штаб вхожу и я.

Извозчик

– Что, товарищ боец, вы умеете делать? – спросил меня командир дивизиона товарищ Ремезюк.

– Все… – И, увидев улыбку на лице командира, добавил: – Все, что прикажете…

– А с двигателем внутреннего сгорания вы знакомы?

– Никогда в жизни не видел…

Вскоре выяснилось, что я ничего не умею делать, кроме как пахать, косить, молотить… А зачем это нужно бойцу Красной Армии?

Командир задумался. Потом еще раз улыбнулся и спросил:

– А за лошадьми умеете ухаживать, товарищ боец?

– Могу! – ответил я и подумал: «При чем тут лошади?»

– Ну и хорошо, – сказал командир. – Будете у нас обозным – бензин на лошади подвозить к аэропланам.

– Мне лошадь и дома надоела! – пробурчал я в ответ.

– Вот что, товарищ боец, – строго сказал командир, – зачем вы вступили в Красную Армию? Защищать нашу молодую Советскую Республику! Так ведь? Надо, значит, и делать, что прикажут. А это очень важно – подвозить бензин к аэропланам. Без бензина не полетишь…

– Раз важно, значит, я согласен!

– А какое у вас образование? – спросил командир.

– Какое там образование… Три класса, да и то третью зиму не доходил…

– У нас открыта вечерняя школа для взрослых. Приказываю в обязательном порядке посещать ее, учиться.

Так я стал обозным и одновременно школьником на военном аэродроме. Лошадь мне попалась неплохая: сильная, сытая, не то что старая кляча, оставленная в отцовском доме. Я развозил громыхавшие на телеге железные бочки с бензином.

Вечерами посещал школу. Из всех учеников я, пожалуй, был самый беспокойный. Никто не задавал столько вопросов учителям, сколько я. Но нужно сказать, что учителя не были на меня в обиде и охотно рассказывали обо всем, что меня интересовало. Они понимали, что мне не терпелось наверстать то, что было упущено в детские годы.

Днем же, выполнив свои несложные обязанности и накормив лошадь, я бежал на аэродром к самолетам.

Я был рад каждому случаю повертеться подольше около самолета. Машины притягивали меня к себе, как магнит. Я старался как можно больше «помогать» механику: наливал бензин

в бак, подавал инструмент, придерживал крыло, когда он пробовал мотор, при посадке самолета бежал навстречу, чтобы помочь летчику подрулить на место стоянки.

Вскоре я прослыл таким любителем авиации, что мне (до сих пор не знаю, в шутку или всерьез) дали звание «наблюдатель правого крыла», – я должен был следить за чистотой правого крыла самолета. И я по-настоящему гордился своей работой. С какой любовью я чистил, мыл, вытирал крыло после каждого полета и перед уходом в воздух! Я сам порой был не так чист, но «мое крыло» блистало как зеркало.

Меня часто похваливал старший механик Федор Иванович Грошев. Впоследствии он стал лучшим полярным авиамехаником и прославился своими полетами в Арктику с летчиком Бабушкиным. Но и тогда уже он считался лучшим мотористом дивизиона. Небольшого роста, коренастый, с черными усиками, он никогда не сидел без дела, все время возился у «Ильи Муромца».

Говорил Грошев так быстро, что сразу и не поймешь:

– Присматривайся, Миша, присматривайся! Ты парень не из ленивых. Может, чему и научишься. Аэроплан у нас замечательный. Можно сказать, первейший в мире. Ни в одной стране нет такого чудо-богатыря.

Грошев был прав. В то время четырехмоторные воздушные корабли, носившие имя героя древней русской былины, не имели себе равных. Их строил Русско-Балтийский завод в Петрограде по проекту русского инженера Игоря Сикорского. Этот великан развивал скорость до ста километров в час, поднимал десять пассажиров. Конструктор «Ильи Муромца» первым создал удобства для экипажа. Застекленная кабина самолета отапливалась. В войну «Илья Муромец» превратился в грозную летающую крепость. На нем было установлено три пулемета: в хвосте, наверху и у нижнего люка. Он поднимал до двадцати пудов бомб. Кроме того, на вооружении «Муромца» были металлические стрелы. Падая с километровой высоты отвесно, с душераздирающим визгом, они пробивали насквозь всадника с конем. Почти в каждый боевой полет «Муромец» брал с собой не менее пуда листовок. В гражданскую войну листовки были все равно что пули и снаряды. Они адресовались солдатам белой армии и призывали их вступать в Красную Армию, рассказывали правду о Советской власти, о нашей борьбе, о преступных замыслах белогвардейцев и хищных иностранных захватчиков.

Всю гражданскую войну я провоевал в дивизионе тяжелых воздушных кораблей «Илья Муромец». Сначала мы сражались в местах, где я родился. Недалеко от нашего города появился

белый генерал Мамонтов. Со своими кавалерийскими полками он шел на Тулу и Москву. Конные отряды быстро передвигались. Найти и разгромить их было лучше всего с воздуха. Красная авиация творила чудеса в борьбе с мамонтовцами.

Дважды вылетал наш командир на боевое задание. Но Мамонтов с превосходящими силами казаков усиленно наступал. Уничтожал все, что попадало под руку; невинных людей расстреливал. Отряду приказано было отступать обратно в Липецк.

Мы то отступали, то наступали, выполняя боевые задания, пока Буденный под Воронежем не разгромил войска Мамонтова.

Дивизиону был дан приказ командующего Восточным фронтом перебазироваться в город Сарапул, что стоит на берегу реки Камы.

Благодарность

По совету бортмеханика Федора Ивановича Грошева я присматривался к самолетам, но не смел и мечтать о том, чтобы стать когда-нибудь авиамехаником или летчиком. Куда уж мне! Вот автомобиль – дело другое. Он по прочной земле бегает. И появилась у меня мысль стать шофером. Спросил я раз Грошева, что нужно, чтобы стать шофером.

– Учиться, трудиться, – ответил Федор Иванович. – Время-то теперь какое! Власть у нас Советская, народная! Все ворота открыты… Я поговорю о тебе с командирским шофером Ляшенко.

Саше Ляшенко эта идея понравилась.

– Мой помощник переходит самостоятельно работать на грузовик. Я его так отшлифовал, что он теперь ездит как бог…

Не откладывая это дело в долгий ящик, мы сразу пошли просить командира о моем назначении.

На следующий день я получил повышение по службе. Меня назначили помощником шофера, была тогда такая должность. Во время разъездов в мои обязанности входило сидеть рядом с водителем.

В автомобиле я, разумеется, мало понимал, расспрашивал. Понемногу это чудо стало для меня проясняться. Шофер был доволен своим помощником, но учить меня управлять машиной не хотел. Это меня очень огорчало, и я решил перехитрить его.

Рано утром, когда он еще спит, заправлю машину, заведу мотор и начинаю: то назад, то вперед… то назад, то вперед… Далеко я уехать не мог, все мои «маневры» происходили на крошечной площадке, где даже нельзя было сделать разворот. Но все же эти упражнения принесли мне пользу.

Как-то Ляшенко раздобрился.

– Садись, – говорит, – за руль и попробуй управлять… Вот это – педали, это – конус, это – тормоз, этим дашь газ, а вот это – рычаг перевода скоростей. Не волнуйся, спокойно.

А я нисколько не волновался: все, что он мне показывал, я уже хорошо изучил, внимательно присматриваясь к его действиям, когда он вел машину. Да и утренние занятия помогли.

Когда я поехал, шофер удивился:

– Неплохо ведешь!

Всем известно, что начинающего велосипедиста прямо притягивают препятствия – тумбы, фонари, телеграфные столбы, которые, казалось бы, он должен объезжать на почтительном расстоянии. То же случилось и со мной. Много места было на аэродроме, но я все же ухитрился чуть не въехать в ангар, –

хорошо, что Ляшенко вовремя схватился за тормозной рычаг.

Однажды Ляшенко заболел. Командир дивизиона сам хорошо водил машину. Как-то по дороге он сказал:

– Какой же ты помощник шофера, Водопьянов, если не умеешь водить машину!

– Виноват, товарищ командир, я умею!

– А ну-ка попробуй!

Я смело повел автомобиль.

– Молодец! – похвалил меня командир.

Счастливый миг

Я служил в авиации, но никогда еще не поднимался на аэроплане. На мне был старенький летный шлем и потертая кожаная куртка. На фуражку я приколол авиационный знак – металлическую птичку. Внешне я походил на молодого пилота, во всяком случае, мне так казалось. А на самом деле «бывалый» воздушный боец сидел в кабине самолета, только когда тот стоял на земле. Меня очень это тяготило. Хоть бы разок полетать! Пусть даже над аэродромом. Но кто возьмет простого помощника шофера в воздух? Тем более у нас всего в обрез. Особенно не хватало бензина. Летали на суррогате горючего, который почему-то называли «казанская смесь». Единственно, что было хорошее для моторов, – это касторовое масло. Стояли мы тогда в тихом городке Сарапуле. В нем была базарная площадь со старинными лабазами, несколько каменных «казенных» зданий да большой винокуренный завод. Он бездействовал, и в его приземистых цехах привольно разместился наш дивизион воздушных кораблей. Была еще в Сарапуле женская гимназия, куда нас всех тянуло на танцы.

Как-то в субботний вечер, надраив до зеркального блеска сапоги, пошли мы с моим товарищем Сережей Носовым на танцы. Я танцевал с милой девушкой. У нее была длинная, по пояс, белокурая коса. В зале было душно, и мы в перерыве между танцами выходили погулять в гимназический сад.

– Вы, наверное, много летаете? – допытывались девушки.

– Да, порядочно! – не моргнув глазом, соврал мой друг.

– Сколько вражеских самолетов вы сбили?

– Не помню… Много!.. – продолжал врать Сережа и… осекся, покраснев.

Рядом с нами на скамейке сидел лётчик нашего отряда Алексей Туманский. Надо было ему подвернуться! Он чуть заметно улыбнулся, но ничего не сказал.

Случилось так, что с танцев на винокуренный завод я возвращался вместе с ним.

– Ты, Михаил, тоже, как Носов, выдаешь себя за летчика?

– Нет, не выдаю, но врать ему не мешаю.

– Понимаю. А ты хоть раз поднимался в воздух? – спросил меня летчик.

– Нет, – чистосердечно признался я.

– А хочется полетать?

– Еще бы!

– Ну ладно, как-нибудь покатаю тебя.

Алексей Туманский выполнил свое обещание…

Я завидовал летчикам, этим бесстрашным рыцарям небе, но больше всех Туманскому. Совсем еще молодой, невысокого роста, стройный, подтянутый, он считался очень смелым и искусным летчиком. Сразу же после окончания гимназии, в 1915 году, он вступил добровольцем в царскую армию. В боях он заслужил четыре креста, стал полным георгиевским кавалером – это была самая высокая воинская награда храбрецам в царской России.

После Октября Туманский перешел в ряды Красной Армии. Все любили и уважали Алексея, который был во всем "свой парень".

Алексея Туманского первым в нашем дивизионе за отважные боевые полеты наградили орденом Красного Знамени.

Тумапский летал тридцать шесть лет подряд. Летчик-космонавт Андриян Николаев налетал в космосе свыше двух с половиной миллионов километров. Почти такое же расстояние пролетел на самолетах Туманский. Разница только во времени.

Туманский испытал за свою долгую летную жизнь самолеты восьмидесяти трех типов.

Однажды мне довелось присутствовать при рассказах Туманского о том, как с ним беседовал Ленин.

Вскоре после Октябрьской революции молодой лётчик Туманский был командирован с фронта в Петроград за авиабомбами.

Ему был выдан мандат, в котором указывалось, что он срочно едет к Ленину.

Алексей Туманский вез также письмо вождю от командира отряда.

Туманский показал часовому в Смольном письмо, и его провели к Председателю Совета Народных Комиссаров. Владимир Ильич расспрашивал Туманского о положении на фронте, интересовался, на каких высотах приходится летать.

– Смотря по погоде, – ответил Туманский. – Когда сплошные облака над землей, приходится летать очень низко. Даже вывески можно прочитать на железнодорожных станциях и полустанках.

Ленин поинтересовался, знаком ли Туманский с воздушным кораблем «Илья Муромец».

Алексей, летавший до того времени лишь на иностранных машинах, ответил, что слышал много хороших отзывов об «Илье Муромце» как о могучей боевой единице. Он рассказал о том, как «Илья Муромец» один, сражаясь против семи немецких истребителей, сбил трех.

Владимир Ильич, как вспоминал Туманский, радостно сказал:

– Значит, мы умеем и можем сами строить хорошие

самолеты.

Владимир Ильич тогда же высказал мысль о необходимости создания специального отряда «Муромцев». Такой отряд был сформирован позднее. И в него попал Алексей Туманский…

Как-то ранним утром Туманский подозвал меня:

– Ну, ас, – улыбнулся он, – тебе никуда ехать не надо?

– Нет. Свободен до вечера.

– Очень хорошо. Я сейчас буду опробовать самолет после ремонта. Хочешь, возьму тебя с собой?

– Еще бы!

– А не струсишь?

– С вами – нет.

Младший моторист Лев Туманский – брат летчика – возился у самолета «Лебедь».

Не буду описывать волнение, с каким я садился в самолет и пристегивал ремни. Наконец все готово. Мотор запустили, и мы медленно выруливаем на старт.

До последней минуты мне не верилось, что мы сейчас полетим, все казалось, что этому что-нибудь обязательно помешает. Но вот дан полный газ, мотор оглушительно ревет, «Лебедь» трогается с места. Он бежит по полю все быстрее и быстрее, слегка покачиваясь от толчков колес о землю, и вдруг наступает полный покой.

Самолет как бы застыл на месте. Только впереди ровно гудит мотор. Смотрю вниз – мы уже в воздухе, земля с бешеной скоростью бежит назад.

Самолет резко наклоняется, начинается разворот. Мы проходим над своим аэродромом. Под нами крошечные палатки на зеленовато-желтом поле. Вот и город, совсем игрушечный, какой-то неживой – ни людей, ни движения не заметно, но отчетливо видны, как спичечные коробочки, дома. В кудрявой зелени сада желтеет здание женской гимназии. Может быть, услышав шум мотора, ученицы смотрят в окна и девушка с длинной косой вспоминает «летчика», который с ней танцевал. Вдали показывается малюсенький поезд, и вслед за ним тянется дымный хвост. Голубой ниткой петляет широкая река Кама. На ней словно застыли пароходики и баржи. Горизонт, как ни странно, не остается внизу, а поднимается вместе с нами и в бескрайней дали сливается с небом. Хорошо! Кажется, солнце к тебе ближе, чем земля! И ничуточки не страшно. Только временами, когда попадаем в воздушные ямы, замирает сердце.

Смотрю на летчика. Его спокойная фигура вселяет в меня уверенность. Еле заметными движениями он управляет машиной. Самолет тебе не автомобиль, в котором надо иногда резко, с

силой крутить баранку.

Сколько летим, не знаю. Поистине «счастливые часов не наблюдают». А я так счастлив, что хочется кричать от радости, петь.

Делаем круг, другой и идем на посадку.

Вот впереди наш аэродром. Земля теперь стремительно приближается и бежит на нас. Кажется, что мы сейчас врежемся в нее.

В последний момент самолет выравнивается, проносится над полем и медленно, теряя высоту и скорость, плавно касается колесами земли.

Полет окончен.

Конечно, я в восторге. Больше всего меня радует, что я не испытал никакого страха в полете. Бывалые авиаторы говорят, что если человек, впервые поднявшийся в воздух, не испугается, значит, он сможет летать. Выходит, и из меня может получиться летчик!

Я даже забываю поблагодарить Алексея Константиновича. Он сам жмет мне руку:

– Поздравляю с воздушным крещением!.. Теперь о чистым сердцем можешь рассказывать той дивчине о своих полетах…

Замечательным человеком оказался Туманский. Он понял, как важно было мне, молодому парню, только недавно из деревни, подняться в небо. И он окрылил меня, вызвал мечту о полетах.

«Руки вверх!..»

Командир приказал мне подготовить автомобиль к восьми утра.

Встав спозаранок, я старательно вымыл машину, налил воду в радиатор и пошел за бензином.

Бочки с бензином стояли в землянке, вырытой за поездом, служившим нам казармой. В старых деревянных вагонах «третьего класса» жили красноармейцы, мотористы, механики.

В двух мягких вагонах квартировали летчики и разместился штаб.

Из «товарняка» слышался визг пилы и лязг металла – там находилась походная мастерская. Около эшелона на обширной лужайке, ставшей аэродромом, в больших палатках-ангарах стояли «Ильи Муромцы».

Наш дивизион часто перебрасывали с одного участка фронта на другой. Тогда к составу прицепляли паровоз, и «воздушный поезд» отправлялся на новую «позицию». Он останавливался недалеко от станции, около ровного поля, и сюда перелетали наши воздушные корабли.

В то солнечное августовское утро на аэродроме, кроме наших «Муромцев», находилось еще несколько впервые увиденных мною самолетов. Эти маленькие, юркие английские машины назывались «сопвичами». Накануне к нам присоединился истребительный отряд знаменитого героя гражданской войны Ивана Ульяновича Павлова.

Об этом первом красном военлете наслышались все, кто служил в советской авиации. Все знали, что Иван Павлов – лётчик из солдат царской армии. Еще до революции, как механика, Павлова отправили во Францию для закупки моторов, а французы, обратив внимание на старательность и любознательность русского солдата, зачислили его в школу, которую он блестяще окончил. О летном мастерстве, храбрости и находчивости Павлова ходили легенды. Сколько мы смеялись, когда слушали рассказ о том, как Иван сумел провести белогвардейского офицера!..

Однажды при вынужденной посадке в тылу врага он был окружен конными белогвардейцами. Гибель, казалось, была неизбежна. Но Павлов не растерялся. Поприветствовав на отличном французском языке подъехавшего к нему ротмистра, он протянул ему серебряный портсигар с папиросами.

– Курите, пожалуйста! Я – такой же офицер, как и вы, – сказал летчик, улыбаясь, – тоже воюю за единую, неделимую Россию.

Мне было приказано установить связь с бронепоездом, но тот почему-то ушел отсюда, и я остался один в степи. Пожалуйста, поручите вашим солдатам помочь завести мой мотор!

– Но почему на вашем самолете красные звезды? – недоуменно спросил белый офицер.

– Вы весьма наблюдательны, что делает вам честь. Это в самом деле самолет красных. Я его вчера в воздушном бою заставил сесть, а сегодня решил лететь на нем.

Красные звезды я приказал пока не закрашивать – думал, они спасут от обстрела большевиков.

«Беляк» не так уже подозрительно смотрел на лихого пилота, одетого в щегольский заграничный комбинезон. У него был портсигар с золотыми монограммами (не мог же офицер знать, что это трофей летчика). Павлов, войдя в роль, стал рассказывать анекдоты по-французски и вспоминать парижские рестораны.

Даже не поинтересовавшись документами летчика, белый офицер приказал солдатам крутить пропеллер.

Когда заработал мотор, Павлов благодарственно помахал рукой и пошел на взлет. Он поднялся невысоко и, сделав круг… точными очередями из пулемета расстрелял всех кавалеристов. Одним из первых упал доверчивый белогвардейский офицер…

Вот этого замечательного летчика-командира я увидел, когда шел, громыхая бидоном для бензина, у вагона, прицепленного вчера в хвост нашего поезда. На Павлове был его знаменитый, изрядно уже потрепанный комбинезон изумрудного цвета с орденом Красного Знамени на груди. Окруженный прибывшими с ним летчиками, он зашагал к самолетам. Вообще я заметил около нашего «воздушного поезда» много незнакомых людей. Все они были заняты своими делами, и только один новоприбывший растянулся на траве, неподалеку от моей машины. Полулежа он не то писал, не то рисовал что-то в тетрадке, то и дело поглядывая в мою сторону.

Я вылил бидон бензина в бак машины и отправился за второй порцией горючего. Проходя мимо незнакомца, не удержался, чтобы не заглянуть в его тетрадку, и сразу узнал себя на рисунке – несомненно, это я лью бензин через воронку в автомобиль.

– Похоже? – спросил, улыбаясь, молодой художник. Он был, вероятно, мой однолеток. Тоже темноволосый, только уже в плечах и пониже меня ростом. На нем была поношенная короткая кожаная куртка с бархатным воротником и фуражка защитного сукна. На околыше фуражки остался след овального знака, должно быть кокарды.

– Сходство есть, конечно, – ответил я, разглядывая рисунок, – но автомобиль вышел лучше, чем я.

– Само собой… Не машина вертелась вокруг тебя, а ты около нее. Ни секунды не стоял на месте. Только и удалось схватить тот момент, когда ты наливал горючее.

– Этот момент можно повторить. Мне нужно еще банки две вылить. Могу попозировать… А почему ты художеством занимаешься, когда все кругом работают?

– Мне приказано ждать. Сейчас не до меня.

– С какой стороны России к нам прибыл? – не удержался я от вопроса.

– Я родом из Таганрога. Зовут меня – Георгий Иванович Басов, а друзья кличут Гошей.

– Михаил, – сказал я, протягивая руку. – Будем знакомы!

Минут через десять я многое узнал о Гоше – сыне учителя рисования и черчения в гимназии, которую он окончил сам. Когда генерал Деникин занял Ростов, Басова призвали в армию. Он попал в белогвардейскую авиацию и довольно быстро и хорошо овладел профессией моториста. Сам командующий воздушными силами армии Деникина генерал Ткачев приказал способного ефрейтора Басова учить летать. Он уже несколько раз поднимался в воздух с инструктором.

– Ты, Гоша, тоже хочешь стать летчиком? – прямодушно спросил я.

– Не очень. Если бы здорово хотел, не было бы меня здесь. Я буду художником. Вот кончится военная заваруха, и поступлю в Академию художеств.

Мой новый знакомый рассказал, что он тяготился службой у Деникина и по совету старшего брата большевика-подпольщика в тылу у белых при удобном случае перебрался через линию фронта и добровольно вступил в Красную Армию.

– Меня направили мотористом в отряд Ивана Павлова. Слыхал о таком герое?

Этот вопрос можно было и не задавать.

– Да вот только командиру все некогда со мной переговорить, – пожаловался Гоша. – Вчера переезжали, а сегодня уходит в полет.

И в самом деле, один за другим поднимались в ярко-синее небо и улетали на задание тяжелые «Ильи Муромцы» и сопровождавшие их истребители. Наконец замер вдали гул моторов, и стало слышно, как верещат кузнечики в высокой траве.

Первый раз в жизни я позировал художнику, стоял как вкопанный, стараясь не шелохнуться. Затекла вытянутая рука, державшая воронку. Чего не стерпишь ради искусства!

Рисунок на этот раз получился настолько удачный, что я

решил послать его домой – пусть отец с матерью посмотрят, какую важную работу выполняет их сын.

Только я начал просить Гошу отдать мне его творение, как послышались тревожные возгласы. От аэродрома к вагонам бежали люди, крича и указывая вверх. Взглянул и я на небо и оторопел…

Когда же пришел в себя, заорал что есть мочи:

– Самолеты! Белые! Сейчас будут бомбить аэродром! Давай крути мотор!..

Гоша схватил заводную ручку, а я быстро сел за руль. К счастью, мотор завелся с первого оборота. Мой новый знакомый не растерялся, юркнул на сиденье рядом с шофером, и мы помчались вдоль эшелона в поле. Отъехали верст пять и, свернув в кукурузу, остановились.

Отсюда нам хорошо были видны самолеты с бело-красно-синими опознавательными знаками на крыльях. Они кружились над нашим аэродромом. То и дело на летном поле поднимались столбы черного дыма. Оттуда доносились глухие взрывы. С земли нападавшим дробной скороговоркой отвечали пулеметы и пушки.

– И чего беляки радуются? – сказал Гоша. – Бомбят пустые початки и один неисправный «сопвич». Как им заграничных бомб не жалко?.. И наши зря палят. Разве в них попадешь?

– За милую душу!.. Вон, смотри! Кажется, подстрелили!

Один из трех самолетов, пикировавших на аэродром, выпуская длинные пулеметные очереди, вдруг затих и стал поспешно, неуклюже, как-то боком, снижаться. Он прошел над нашими головами.

– Гляди, – крикнул Гоша, – спускаются на поле, дьяволы! Ищут ровное место, чтобы сесть!

– Там за кукурузой подходящее поле, – вспомнил я.

– Надо бы задержать их, – всполошился Гоша, – да беда, оружия нет!

– Как – нет? – возмутился я. – Заряженный карабин всегда возим в багажнике. Вот он! Заводи машину, едем вдогонку!

– Подожди, – остановил меня Гоша. – Давай сообразим сперва. Конечно, они побегут прятаться в кукурузу. Где им лучше схорониться?.. Дорога уходит вправо, значит, нам – вон туда, по жнивью, наперерез им!..

Сжатое поле было шагах в двадцати от нас. Машина легко шла по жнивью.

– Стой… – вдруг прошептал Гоша. – Видишь, вон они!.. Побежали навстречу! Да жмись к кукурузе. Не так будем заметны…

Пробежав немного, Гоша дал выстрел чуть повыше головы

человека и властно скомандовал:

– Ни с места! Бросай оружие! Вы окружены!

Видимо, пуля просвистела вблизи белых летчиков, и им это те очень понравилось. Они подняли руки, и пистолеты их полетели в сторону. Я бросился за трофейным оружием, а Гоша, пощелкивая затвором, спокойно стал поджидать пленных.

И вот перед нами предстали два деникинских офицера – лётчик и наблюдатель, оба с золотыми погонами на новеньких желтых кожаных куртках.

Увидя Гошу, один из них опустил руку и удивленно вскрикнул:

– Как ты попал сюда, Басов?

– Поднять руки, господин подполковник, – приказал Гоша, – ни с места!

– Неужели ты будешь стрелять в меня, твоего инструктора Бабакина, который учил тебя летать?

– Обязательно буду, ваше благородие!

Я без особого труда нашел два браунинга с блестящими никелированными «щеками» рукоятки. Один пистолет сунул в карман, а другим, спустив предохранитель, нацелился на «живые трофеи».

– Верст шесть до эшелона. Сколько же они будут плестись туда? А мне машину подавать давно пора, – забеспокоился я, – наши уже вернулись.

– А мы повезем их в автомобиле, как министров, – сказал, улыбаясь, Гоша. – Веревка у тебя, конечно, есть!

Мы накрепко связали руки пленным и толкнули их на заднее сиденье. Обернувшись с пистолетом в руке, Гоша предупредил:

– В случае чего, буду стрелять без предупреждения!

Я лихо подкатил к поезду, и машина, заскрежетав тормозами, остановилась недалеко от штабного вагона. Около него стоял мой командир и разговаривал с Иваном Павловым.

– Где тебя дьявол носил так долго! – набросился командир. Но сразу смягчив голос, тихим, строгим тоном добавил: – Что сообразил угнать машину подальше, это хорошо. Здесь ее при бомбежке могло изуродовать.

– Разрешите доложить, товарищ командир!

– Некогда тебя слушать. Поедем искать подбитый самолет!

– А мы уже его разыскали… И летчиков под конвоем сюда доставили!

– Как – под конвоем? И кто это «мы»? Не понимаю!

– Я и новоприбывший моторист Басов.

– Да ты же и винтовку в руках не держал!

– Зато Басов хорошо стреляет.

– Ну молодцы! Давайте сюда пленных! – засмеялся Павлов.

Гоша, козырнув, доложил:

– Пленных – летчика-белогвардейца подполковника Бабакина и неизвестного летчика-наблюдателя – доставил моторист Басов.

– Благодарю обоих за отличную службу! – громко отчеканил Павлов. – И, повернувшись к Гоше, сказал: – Мне все некогда было с тобой переговорить, а выходит, есть о чем побеседовать… Ну, закуривай! – И он протянул свой портсигар, щелкнув им, что было у него знаком особого расположения.

…Пока «павловцы» находились вместе с нашим дивизионом, Гоша без устали рисовал портреты моих товарищей по службе. Все летчики, мотористы, красноармейцы послали домой свои изображения у крылатой машины.

Вскоре истребительный отряд Ивана Ульяновича Павлова улетел с нашего аэродрома. Мы тоже переехали на новое место, и я потерял след Гоши. Мы вновь с ним встретились спустя много лет в Москве.

Басов так и не стал летчиком, а художник вышел из него знаменитый.

Леша военлет

Алексея Силова прислали в авиационный отряд, когда мы стояли вблизи Екатеринбурга, как называли тогда нынешний Свердловск. Время было тревожное. На Урал наступали банды белого адмирала Колчака.

Новичок с маленькой корзинкой в руке молодцевато прошагал через зеленое летное поле и остановился перед палаткой, в которой помещался штаб. Носовым платком он смахнул пыль с ярко начищенных хромовых сапог, подтянул ремень на новенькой кожаной тужурке и поправил летный шлем.

Мы возились в это время у моторов и, перепачканные с головы до ног машинным маслом, с любопытством и даже с какой-то неприязнью смотрели на щеголеватое пополнение.

Через полчаса прибывший вышел из штаба. Вид у него был уже совсем не такой лихой. Он постоял минутку-другую, сплюнул, махнул рукой и ленивой походкой направился к нам, мотористам.

Вот что произошло в штабе.

– Красный военлет Алексей Силов прибыл в ваше распоряжение! – щелкнув каблуками, громко отрапортовал новенький.

«Нашего полку прибыло!» – подумал командир отряда, с удовольствием рассматривая нового военлета. Он встал из-за стола, шагнул навстречу Силону и долго тряс ему руку.

Стоило только взглянуть на Силова, чтобы сразу понять, что он не из бывших царских офицеров. Невысокого роста, коренастый, с льняным чубом и обильно усыпанным веснушками круглым добродушным лицом, он совсем не походил на вчерашнего поручика или штабс-капитана.

В царской России к штурвалу военного самолета допускались только офицеры – сынки помещиков, фабрикантов, высокопоставленных чиновников. Нижним чинам из рабочих и крестьян доверяли лишь ремонт моторов и уход за машинами. После революции большинство авиаторов-офицеров оказалось в лагере белогвардейцев. Вот почему в Красной Армии в годы гражданской войны было мало самолетов и еще меньше летчиков.

Кое-кто из бывших офицеров-летчиков сорвал золотые погоны и перешел на службу к красным. Им не всегда можно было доверять. Другое дело – свой брат летчик! Большие, в ссадинах и царапинах темные, мозолистые руки труженика были для Силова отличным «удостоверением личности».

– На каких самолетах летали? – спросил у него обрадованный

командир отряда.

– На разных, – не очень уверенно ответил Сипов. – На «вуазене», например…

– Очень хорошо! У нас как раз есть беспризорный «вуазен».

Командир взял документы Силова, и, пока читал их, на его бритых худощавых щеках появились красные пятна и быстро задвигались желваки.

– Что за чушь! – закричал он, стукнув кулаком об стол. – Вы говорите – летчик, а по документам – механик!

– Свидетельства не имею, один глаз не совсем в порядке, но это ерунда, летать могу, – смущенно оправдывался Силов.

– Где учились?

– Самоучка.

Этого признания было достаточно.

Наш командир строгим, официальным тоном сказал:

– Вы назначаетесь мотористом. Летчики-самозванцы нам не нужны… Можете идти.

– Очень хочу летать! – совсем как обиженный мальчишка прошептал «летчик» у самого выхода.

Так появился у нас новый моторист. Вскоре, узнав получше непризнанного летчика, мы по-настоящему полюбили его. «Леша Сибиряк», как бойцы окрестили Силова, потому что он был родом откуда-то из-под Красноярска, оказался на редкость веселым, сметливым, задушевным парнем. Он уже второй год служил добровольцем в частях Красной Армии и стал очень квалифицированным мотористом. Руки у него были прямо золотые, да и голова тоже. Он неплохо изучил моторы разных марок, что было особенно важно, так как летали тогда на заграничных «гробах» – сильно потрепанных машинах: всяких «фарманах», «вуазенах», «моранах», «лебедях»… Эти самолеты были похожи на непрочные этажерки из фанеры, полотна и проволоки, на которых стояли малосильные, капризные двигатели.

Тогда не хватало всего: запасных частей, инструментов. Нужно было немало смекалки, чтобы отремонтировать старый мотор, приспособить к нему какую-нибудь деталь, взятую с другого, отжившего свой век, самолетного двигателя.

Делать это становилось все трудней и трудней. Наш «склад» деталей катастрофически уменьшался. Все, что можно было снять со старых, негодных моторов, уже было использовано. А нужны были то шатуны, то поршни, то клапаны, а главное, часто ломались пружины.

Три боевые машины стояли у нас в бездействии из-за отсутствия нужных запасных частей.

А колчаковцы передвигают войска, готовясь, как видно, к решающему штурму Екатеринбурга. Нужно чуть ли не каждый час вылетать на воздушную разведку, а тут машины одна за другой выходят из строя.

Где взять детали? Над этим ломали головы и командование авиационно-разведывательного отряда и все механики, в том числе и Силов. Он был мотористом самолета, на котором летал Шадрин. На серой офицерской шинели этого летчика светлели полоски от недавно снятых погон, а фуражку украшала огромная, вырезанная из красной материи звезда.

Шадрин никаких особых подвигов в нашем отряде не совершил, во был всегда дисциплинирован и исполнителен. Возвращаясь из разведки, он обычно доставлял подробные сведения о противнике. К тому же Шадрин был заправским оратором и с завидным красноречием выступал на всех собраниях и митингах, а они у нас бывали чуть не каждый день. Его у нас почему-то не очень любили, но уважали.

Двухместный французский старый «вуазен», на котором летали Шадрин и Силов, был в числе трех машин, неспособных подниматься в воздух.

Леша обшарил все небольшое кладбище самолетов, но так и не нашел нужных для мотора «вуазена» пружин и клапанов. Он долго и мрачно шагал по аэродрому, наконец не выдержал и пришел к командиру отряда.

– Отправьте меня в Сарапул! – попросил Силов без всякого предисловия.

– Почему! Зачем в Сарапул? – удивился командир.

– Там самолетов побитых уйма. Сам видел, когда к вам добирался. Сниму с них все, что нам нужно… Только выдайте мне наган да мандат подлиннее…

– Постойте, постойте, – перебил его командир, – а ведь это неплохая идея! А как вы туда доберетесь?

– На перекладных, – коротко ответил Леша.

– Одного я вас не пущу, – сказал после недолгого раздумья командир.

– Я с ним поеду! – решительно произнес случайно присутствовавший при этом разговоре Шадрин. – Все равно сейчас мне здесь делать нечего…

Они вернулись дней через пять. На аэродром торжественно въехала телега. Громыхало железо в мешках. Шадрин плелся сзади, а Силов, помахивая кнутом, горячил еле плетущуюся костлявую лошаденку. Ему, как видно, хотелось «с шиком», рысью подъехать к штабной палатке, но ничего из этого не получалось.

Леша громко пел свою любимую частушку:

Высоко на самолете
Увидала милого.
Кинул белую записку:
«Я воюю, милая».
Мы окружили телегу.
– Что привез, Сибиряк?
– Богатство.
– А где рысака добыл?
– Реквизировал.

Прежде чем доложить командиру о своем прибытии, Леша старательно счистил с себя дорожную пыль…

Леша Сибиряк в самом деле привез целое богатство.

Двое суток мотористы не ложились спать, и все самолеты отряда оказались, как говорится, на лету.

Леша Сибиряк был парень что надо! Нас только удивляло, что он каждое утро подолгу начищал свои сапоги щетками, которые возил с собой в корзинке, а мы все ходили замарашками. И еще несколько смущала нас его самоуверенность.

– Летать проще простого, – говорил он. – Если хоть немного имеешь представление, как управлять машиной, садись и лети – остальное само придет. В летном деле, брат, смекалка нужна, самое главное – соображать быстро…

Мне по секрету он рассказал, что полгода назад на юге он пробовал летать. Самовольно сел в машину, и при старте, еще на земле, у него вспыхнул мотор. Леша, к счастью, отделался незначительными ожогами. Но что значат какие-то ожоги для человека, который хочет летать!

В другой раз он все-таки самостоятельно поднялся в воздух, минут двадцать летал, но при посадке так плюхнул машину на летное поле, что у нее лопнула крестовина тележки шасси.

Незадачливый пилот понес тогда наказание: его отчислили из части и направили в резерв, откуда он к нам и прибыл.

– Не повезло мне тогда, – вспоминал об этом эпизоде Леша. – И не случайно это. Летал я в понедельник – в тяжелый день, и, когда шел на аэродром, повстречался с попом – знаешь, какая это дурная примета?.. Не надо было лететь.

У Леши Сибиряка молодой задор и желание летать оказались сильнее здравого смысла, и в нашем отряде он принялся за старое. Он так долго надоедал командиру с просьбами о разрешении полетать и тем самым доказать, что он летчик, что тот не выдержал характера и дал согласие; правда, с одним условием: в первый полет идти вместе с Шадриным.

Это было в воскресенье. В понедельник подниматься в воздух Леша не решался и договорился идти в полет во вторник, в девять

часов утра.

Едва рассвело, сияющий Леша уже готовил «вуазен» к полету. Вот и девять часов. Мотор работает, самолет на старте. Шадрина нет. Десять часов – летчика нет. Силов сидит в пилотской кабине, нервничает. Он знает, что достаточно движения руки, и машина пойдет в воздух. Летчика все нет. Забыл он, что ли! Ждал, ждал его Силов и не утерпел, взлетел один.

Дул сильный порывистый ветер. На взлете самолет, управляемый неопытной рукой, развернуло, и он черкнул землю крылом. Леша, однако, сумел быстро выровнять машину и стал набирать высоту.

Наш аэродром был расположен на небольшой поляне, окруженной лесом, тянувшимся на многие десятки километров. Над лесом всегда побалтывает, а тут еще, как назло, – ветер. Болтанка была сильная, с большим трудом Леша управлял машиной одной рукой, а другой вцепился в борт.

Как Леша потом сам признавался, несколько минут полета вконец измучили его. Он уже сам был не рад, что взлетел один. Когда же решил идти на посадку, оказалось, что высота еще большая, а граница аэродрома уже под крылом. Леша сбавил обороты мотора, но он совсем остановился, и машина камнем пошла вниз.

Мы, наблюдавшие за полетом Силова с аэродрома, очень волновались за жизнь товарища. Всем было ясно, что самолет будет разбит. Примчалась санитарная двуколка. Шадрин, нервничая за своего моториста, чертыхался беспрерывно. Однако Леше здорово везло. Каким-то чудом он сумел сесть позади аэродрома на мелколесье.

Верхушки деревьев смягчили удар, самолет чуть не развалился, а сам незадачливый пилот отделался испугом и незначительными ушибами.

К «летчику» подошел командир отряда.

– С точки зрения спортивной я вас вполне понимаю. Но вы нарушили приказ. За это десять суток гауптвахты… И чтобы больше не заикаться о том, что умеете летать!

Леше ничего не оставалось делать, как снять ремень и последовать за конвоиром.

Отбыв наказание, обескураженный, переставший даже чистить свои сапоги, Леша Сибиряк с помощью товарищей взялся за ремонт разбитой машины.

Вскоре самолет был исправлен, и Шадрин с Лешей снова начали вылетать на разведку.

В один из тусклых осенних дней их самолет не вернулся с задания.

«Погиб, наверное, наш Леша», – думали мы и в память о нем даже почистили свои порыжевшие, старые сапоги.

Сообщить родителям моториста о его гибели мы, конечно, не могли, так как они находились на территории, занятой врагом. Мы частенько вспоминали Сибиряка, и однажды кто-то сказал:

– А знаете, ребята, из Леши обязательно бы вышел хороший летчик!

И все с ним согласились.

Прошло недели три. За это время мы потеряли два самолета. Погибло еще несколько хороших товарищей. Мы уже перестали надеяться, что когда-нибудь увидим Лешу Силова.

Но война есть война! Странные события случаются на ней. Одно из них и произошло с Лешей Сибиряком.

Полетел он в хмурое октябрьское утро с Шадриным на разведку. Машина в порядке, баки заправлены полностью, летай сколько вздумается. Шадрин то снижал машину, то вновь поднимал ее в высоту. Временами самолет обстреливали с земли, а Шадрин все летал, часто смотрел на карту, записывал что-то. Разведывательный полет продолжался намного больше обычного.

Уже бензина было, как говорится, кот наплакал, когда Шадрин пошел на посадку. Он удачно посадил самолет и стал рулить к палаткам. Но что-то Леша не узнал свой аэродром. Вдруг видит: бегут к ним солдаты с погонами.

– Товарищ командир! – закричал Силов не своим голосом. – Мы ведь к белякам попали!

– Какой я тебе, свинья, товарищ! – рявкнул Шадрин. – Я был, есть и буду господин поручик!

Тут Леша сообразил, что Шадрин – предатель, перелетел к белым, и решил действовать по-другому. Он отдал честь и заискивающе произнес:

– Слушаюсь, ваше благородие!

Самолет окружили офицеры, Шадрин спрыгнул на землю, снял фуражку, перекрестился и восторженно воскликнул:

– Господа офицеры! Вы не можете представить, как я сейчас счастлив. Наконец-то я свободен! Теперь вместе с вами буду беспощадно драться за спасение единой, неделимой России.

«Вот артист! – подумал Леша. – Вчера только на собрании распинался за Советскую власть и тоже счастливым себя называл».

Тем временем Шадрин рапортовал подошедшему седоусому толстому полковнику:

– Я привез для вас важные сведения о расположении красных войск и этот трофей.

Шадрин презрительно кивнул в сторону Леши, стоявшего по

стойке «смирно», с безмятежной улыбкой на круглом лице. Он решил не терять ни секунды и, взяв под козырек, со слезой в голосе прочувственно произнес:

– Премного благодарен вам, господин поручик, что вы перебросили меня на сторону людей, с которыми живут мои родители. Я – сибиряк, отец мой – георгиевский кавалер, у нас хозяйство: лошади, коровы, землишки порядочно. Так что я тоже счастлив, что попал наконец к своим… Спасибо, ваше благородие!

У Шадрина среди офицеров оказалось много друзей, а Лешу сразу же арестовали.

На следующий день его привели к полковнику – командиру особой эскадрильи. В кабинете сидел еще один офицер – подполковник из контрразведки, как позднее об этом узнал Силов.

– Ты большевик? – спросил подполковник.

– Так точно, ваше благородие, сочувствующий. Мы вместе с господином поручиком подавали заявления в партию. Только ему сказали, что примут, когда он проявит себя в бою, а меня сразу взяли.

– Говори, большевистская зараза, сколько у вас на аэродроме самолетов? Кто командует отрядом? – заорал полковник.

Леша сразу смекнул, в чем дело. Говорить неправду нельзя, а сказать не хочется: может быть, Шадрин в чем-нибудь и ошибся. И он нашел выход:

– Я предан своему офицеру, господину поручику, и мне нечего скрывать, наши сведения будут одинаковые, но господин поручик больше меня знает, он записывал все шифром…

А в том, что Шадрин, собираясь перелететь к белым, делал записи, Силов не сомневался. Конечно, он должен был козырнуть перед старыми друзьями.

– Откуда ты это знаешь? – осведомился подполковник.

Леша по тону почувствовал, что попал в точку. Он оживился, стал отвечать смелее:

– Знаю. Если бы я тоже не мечтал перебраться на вашу сторону и повидаться с отцом и матерью, то давно бы его выдал.

– А почему ты не сказал об этом поручику Шадрину? Вам было бы легче вдвоем.

– Откровенно сказать, боялся. Вдруг он все это делает, чтобы поймать кого-нибудь! Уж больно здорово он на собраниях за большевиков распинался!

– А каков шифр у господина поручика?

Тут-то Леша немного растерялся и пожалел о том, что заварил кашу с этим шифром. Но он вовремя вспомнил о старшем

брате, который работает в ВЧК. Тот рассказывал ему, что многие контрреволюционеры попадаются с шифром, который изобретают сами, для того чтобы записывать все, что видят и слышат. Иногда это бывают цифры, иногда стихи. Леша и ответил полковнику, что шифр господина поручика – это стихи и письма разные.

Несколько раз еще допрашивали Алексея Силова, а потом все-таки поверили ему и послали работать в походную мастерскую, ремонтировать моторы.

Как-то проходил мимо мастерских седоусый полковник. Леша подошел к нему строевым шагом и откозырял по всем правилам воинской службы:

– Ваше благородие, разрешите обратиться!

– В чем дело?

– Господин полковник, вон там стоит старый «вуазен». Разрешите, я его отремонтирую. У вас в эскадрилье будет еще одна боевая единица.

– Как – отремонтируешь? Мне доложили, что его надо списать, – возразил полковник.

– Если я не приведу «вуазен» в боевую готовность, можете меня расстрелять! – бойко ответил Силов.

– Не понимаю, почему ты так стремишься отремонтировать эту брошенную машину? – спросил офицер.

– Я хочу на деле доказать вам свою преданность, господин полковник.

Подумав, командир эскадрильи дал разрешение и прислал Леше даже помощника – моториста Егора Дубинина. Вдвоем они осмотрели брошенную машину. Полотно на крыльях было гнилым и в нескольких местах порвано. Многие детали мотора растаскали на запасные части.

– Как ты починишь такую рухлядь? – сердито заметил Дубинин. – И вообще, господин хороший, если хочешь выслуживаться перед начальством, то лучше просись к полковнику в денщики!

Из одного этого замечания Леша понял, что Егор может стать его хорошим союзником.

Через неделю мотор был собран, хотя и пришлось здорово потрудиться. Полотно заклеили. Машина получилась неказистая, вся в заплатках, но летать на ней можно.

Несколько раз опробовали мотор на земле. Работает хорошо. Тогда Силов попросил Шадрина проверить мотор в воздухе. Он согласился, но откладывал вылет со дня на день.

И вот однажды Леша сказал Егору:

– Не попробовать ли нам самим, а то их не дождешься. Кого из летчиков ни попросишь, все как-то жмутся.

– Попробовать? – переспросил Дубинин. – А ты сумеешь?

– Кто его знает? В воздухе я за ручку держался.

Вначале Силов не очень доверял Дубинину – а вдруг его нарочно подослали к нему, чтобы проверить.

Егор, как видно, тоже смотрел на Лешу с опаской – больно уж прыток: сам вызвался ремонтировать негодный самолет, выскочка!

Но ничто не сближает людей, как совместный труд. Мало-помалу Леша узнал, что его помощник родом из Тулы, что он попал к белым прямо из царской армии. Служить ему здесь не по душе, но и красных он боится: вдруг расстреляют? Много часов провели они в задушевных беседах, и Леша сумел убедить Егора в том, что если они смогут принести пользу Советской власти, то их не только не расстреляют, но еще и спасибо скажут.

– Какой же от нас может быть толк? – спросил как-то Егор. – Расположения войск мы не знаем. Только про нашу эскадрилью расскажем. Маловато будет.

Силов успокоил его:

– Мы с тобой прилетим на самолете. Разве это не польза будет? Вот если бы нам еще удалось посадить у наших Шадрина, то тогда совсем здорово было бы.

И мотористы стали думать о том, как заставить поручика сделать вынужденную посадку там, откуда он убежал.

Случай представился дня через три. Все летчики эскадрильи получили задание совершить на рассвете бомбовый налет на узловую станцию, недавно занятую красными войсками.

Егор готовил к вылету самолет Шадрина. По совету Леши он налил в баки машины ровно столько горючего, чтобы хватило долететь до расположения красных. На обратную дорогу – ни грамма! Чтобы лётчик не догадался об этом, было сделано так, что стекломер все время показывал полный бак. К тому же трубку стекломера нарочно вымазал грязью, чтобы Шадрин никак не смог разобраться в том, сколько осталось бензина.

Чуть посветлел небосклон, когда самолеты с бело-красно-синими кольцами на крыльях, царскими опознавательными знаками, стали один за другим уходить ввысь. Как только последний самолет поднялся на задание, Леша дал команду Егору запускать мотор их машины.

Рулить Леша умел хорошо и после пробега по прямой поднял самолет в воздух. Вначале машину стало сильно крепить, но он сумел выровнять ее.

Часовой несколько раз выстрелил им вслед, но не попал.

Поднявшись на значительную высоту, новоявленному летчику удалось «прицепиться» к железной дороге и лететь вдоль

нее. Какая высота, какая скорость, далеко ли до линии фронта – ничего этого он не знал.

Минут через сорок полета перепуганный Егор наклонился к его уху и крикнул:

– В нас стреляют… Пробит радиатор… Вода уходит!

«Раз стреляют – значит, внизу наши», – подумал Алексей. Впереди он увидел луг и пошел на посадку.

«И можете мне поверить, машину я не сломал, только погнул заднюю ось!» – хвастался потом Леша Сибиряк, вспоминая свой воздушный побег от врагов.

Через несколько минут Леша и Егор были задержаны красноармейцами. Сначала им не поверили, что они приземлились добровольно.

– Вот какие дела творятся сегодня, – услышал Леша разговор двух красноармейцев. – Только одного белого летчика в плен взяли, как эти сами прилетают.

Леша с радостью понял, что Шадрин волей-неволей вернул украденный им самолет.

…Лешу Сибиряка и Егора Дубинина для выяснения конвоем отправили к нам в часть.

Мы были несказанно удивлены, когда увидели его, прыгающего через лужи на летном поле.

Леша шел по аэродрому, весело распевая:

Я воюю, милая.

Командир отряда расцеловал его.

– К нам поступило пополнение, – не то в шутку, не то всерьез сказал он, – два самолета и два моториста. Где взять летчика?.. Придется вам подучиться, товарищ Силов!..

– Вот и выходит, что летать-то совсем нетрудно, – говорил мне час спустя Леша. – Была бы смекалка!

«Да, смекалка и находчивость нужны в полете, – подумал я. – Если они помогли человеку, который не умеет летать, то летчику помогут вдвойне».

«Возьмите меня в школу!..»

Командование нашей части в 1922 году поручило мне очень ответственное дело: привезти пятьдесят комплектов нового обмундирования из Москвы.

В первый раз в жизни я поехал в такую важную командировку, да еще в Москву! Приехал я ненадолго и старался использовать каждый час, каждую минуту на ознакомление с городом. Буквально дни и ночи я бродил по улицам столицы.

Каково же было мое удивление, когда меня, совершенно чужого в Москве человека, вдруг окликнули по имени! Оказывается, и у меня в столице есть знакомые! Да еще кто – сам Леша Сибиряк! Я обрадовался и долго с восторгом глядел на бывшего моториста из нашего дивизиона, горячо пожимая ему руку.

С первых же слов выяснилось, что Леша учится в Москве, в летной школе. Это меня сразило.

– Добился все же своего!

– Трудно было. Операцию глаза пришлось делать.

– Да ну!

– Теперь все в порядке. Как бог летаю, на «отлично».

– Вот бы и мне тоже!.. – невольно отозвался я с завистью.

– Это не так уж трудно, – утешил меня Силов. – Пойди к нашему начальнику летной части – он очень хороший человек. Попроси как следует – так, мол, и так, давно мечтаю. Думаю, что он тебе поможет.

Я легко верил, что всего можно добиться, если ты не лентяй. Через час я уже сидел неподалеку от здания школы, на одной из скамеек Петровского парка, и пристально разглядывал всех прохожих. Начальника не оказалось, но мне сказали, что он должен скоро быть. Я задумал: если угадаю среди множества людей, шедших в школу, кто начальник, значит, будет удача.

Несмотря на мою «многолетнюю», как мне тогда казалось, службу в Красной Армии, я был еще очень темен и охотно положился на загаданную примету, совершенно не подумав о том, что, находясь на действительной военной службе, я вообще не имел права без ведома и разрешения командира определяться в какую-либо школу…

Согласно моему гаданию, все сначала пошло отлично. Когда к школе подъехал на велосипеде человек с приветливым, гладко выбритым лицом, да еще в кожаной куртке, меня кольнуло в сердце. Я так и подскочил: он!

Едва человек успел спрыгнуть с велосипеда, я уже стоял возле

него и готовился произнести речь. Но почему-то вместо подготовленной речи выпалил только одну фразу:

– Возьмите меня в школу!.. – От волнения я даже забыл осведомиться о том, действительно ли сам начальник передо мной стоит. Правда, я быстро одумался и добавил: – Ведь вы начальник летной части школы товарищ Арцеулов?

– Я Арцеулов, – улыбнулся он, освобождая брюки от резинок, которые обычно носят велосипедисты.

Я молчал как пень, потому что самое главное уже сказал, и думал, что теперь дело только за его ответом.

– Что ж… Давайте познакомимся. Пройдемте ко мне, – приветливо сказал мне Арцеулов.

Проходя за ним в кабинет, я подумал: «Ну, теперь дело в шляпе: ведь если бы он хотел мне отказать, то отказал бы сразу. Ан нет – он в кабинет повел, значит…»

Но это значило только то, что Арцеулов оказался действительно очень хорошим человеком и, несмотря на всю несуразность моего поведения, не пожалел времени, чтобы разъяснить всю наивность моей просьбы.

Необычайная дружеская ласковость его тона так сильно на меня подействовала, что я даже не почувствовал отчаяния при отказе. Он спокойно и мягко, вроде как на тормозах, помог мне опуститься с неба на землю.

Мы условились, что если командир нашей части не будет возражать, то я займусь подготовкой, а через год приду снова, и тогда меня примут.

На прощание Константин Константинович спросил меня, долго ли я еще пробуду в Москве, где я обедаю, где ночую. На два последних вопроса я не мог дать ему вполне определенного ответа.

– Вот что, – сказал он, – так как мы уговорились, что вы, безусловно, приедете скоро в школу, то пока можете ночевать в общежитии и питаться с нашими курсантами.

Он тут же вызвал какого-то человека и отдал распоряжение приютить меня на два дня.

Находиться среди учлетов – одно это было для меня уже счастьем. Правда, мне пришлось воспользоваться гостеприимством лишь один день, но зато как много я узнал за это время! Я впервые услышал настоящий профессиональный разговор о науке летать и понял, что это серьезная наука.

Очень большое впечатление тогда произвел на меня рассказ одного летчика о Константине Константиновиче Арцеулове.

Дело было вечером, после ужина. Учлеты вместе с инструкторами сидели за столом и никуда не торопились.

Разумеется, меньше всех торопился я. Все знали о моем разговоре с начальником и обращались со мной по-товарищески, как с будущим учлетом… «Героем дня» чувствовал себя учлет Володя Сабанин.

– Мне сегодня Николай Иваныч показал, как делать виражи с переменными рулями, – восторженно говорил он. – Красота! Руль глубины при вертикальном вираже становится рулем поворота, а руль поворота – рулем глубины… Минут пять он меня вертел в воздухе… Потом спросил: «Ну как, понял?» – «Понял!» – говорю. «А ну-ка попробуй!» Ну, я и попробовал – загнул такой вираж, не заметил, как сорвался в штопор. Три витка сделал. И влетело же мне!.. Зато теперь любой вираж сделаю самостоятельно.

– Ой ли! – усмехнулся сидевший рядом с ним инструктор. – И всегда из штопора выйдешь?

– Конечно!

– «Конечно, конечно!» – передразнил его старый летчик. – Думаешь, это так просто… Вы, молодые люди, приходите в авиацию на готовенькое. Все разработано, проверено – учись! А в наше время дело было иначе: хорошие летчики были одновременно и конструкторами, и смелыми экспериментаторами. Многие жизнью рисковали ради того, чтобы вы имели теперь точную науку безопасного полета. Вот, к примеру, наш начальник Константин Константинович, ведь он вошел в историю авиации как победитель штопора…

Учлеты удивленно переглянулись. Кое-кто подсел поближе. И тогда инструктор начал свой рассказ об Арцеулове.

В тот вечер я впервые услышал о «штопоре». Я видел, правда, не раз, как высоко в прозрачной синеве кувыркается самолет и вдруг начинает, падая, быстро вертеться, словно ввинчивается в воздух. С замиранием сердца смотрел я, как стремительно падала вращающаяся машина, но вот падение прекращалось, самолет резко взмывал вверх и уходил в поднебесье. Я все это видел, но не знал, что лётчик делает штопор.

Однако в те годы, когда человек только осваивал воздушную стихию, штопор являлся смертельной угрозой. И было это не так уже давно – в годы первой мировой войны.

Скорость самолета была тогда как будто небольшая: восемьдесят пять – девяносто километров в час. Но если лётчик терял скорость, самолет попадал в штопор и неминуемо разбивался. Из штопора никому не удавалось выйти. Немало авиаторов, совершая боевой маневр, срывались в штопор и погибали. Долгое время для летчиков было неясно, почему машина вдруг начинает стремительно падать, вращаясь вокруг оси в наклонном положении.

Надо сказать, что авиационные конструкторы того времени не заботились о том, чтобы снизить большую аварийность самолетов. Создавая новую машину, они не могли с уверенностью сказать, как она будет вести себя в воздухе. Разумеется, они не могли узнать причину перехода самолета в штопор.

Никто ничего не мог придумать для борьбы с этим бичом летчиков.

Каково же было изумление инструкторов и курсантов авиационной школы, когда Константин Константинович Арцеулов заявил, что, кажется, нашел решение проклятого вопроса и остается только проверить его на практике. Арцеулов работал тогда начальником истребительной группы авиашколы.

– Что же вы думаете сделать? – спросили его.

– А вот увидите, как я нарочно войду в штопор и выйду из него! – ответил он.

– Да это ведь равносильно самоубийству!

– Не разобьюсь, я заколдованный, – смеялся уверенный в своих расчетах бывалый летчик.

Арцеулов был очевидцем многих катастроф, происходивших из-за того, что самолет срывался в штопор, и пришел к заключению, что причина их – потеря скорости.

«Значит, чтобы выйти из штопора, – решил он, – нужно прибавить скорость и остановить вращение самолета энергичным действием руля направления и элеронов».

…От споров в летной школе не передохнуть. Бывало, Арцеулов вычерчивает свои схемы на черной классной доске, а кто-нибудь подойдет и выкинет такой номер: возьмет мел, тряпку, сотрет плавную линию вывода из штопора, вычерченную Константином Константиновичем, и вместо нее проведет прямую от самолета до земли, да еще внизу крест поставит.

Однако шутки сразу прекратились, когда настал день, назначенный Арцеуловым для рискованного полета. Риск действительно был громадный. Ведь в те годы летчики не имели парашютов, и выброситься из самолета было нельзя. Неудача опыта вела к неминуемой смерти.

Накануне была тщательно подготовлена к полету машина Арцеулова – «Ньюпор-XI».

Двадцать четвертого сентября 1916 года в Крыму выдался чудесный день. Полеты курсантов, которые начинались в три утра, уже закончились, но на зеленом поле собралось много народу. В голубом небе ни облачка… А на аэродроме целая буря… Арцеулов идет в свой «безумный», как тогда говорили, испытательный полет. С замиранием сердца люди следили, как двукрылый «Ньюпор» стал круто набирать высоту. Вот уже две

тысячи метров. Мотор смолк. Самолет на секунду как бы замер на месте. Затем машина, свалившись набок, быстро завертелась в штопоре.

Свидетели этого полета – как они сами потом рассказывали – чувствовали себя внизу, на аэродроме, намного хуже, чем лётчик там, наверху, в воздухе. Они знали, сколько авиаторов уже погибло от срыва в штопор, и не очень верили в спасительную теорию, выработанную Арцеуловым. Со страхом глядя в небо, они увидели, как после нескольких витков свершилось чудо: самолет перестал вращаться и, перейдя в пикирующий полет, плавано выровнялся. Снова заработал мотор.

Но едва успели люди на аэродроме перевести дыхание, «Ньюпор» снова взмыл вверх. На высоте двух тысяч метров машина опять замерла на месте, свалилась набок и снова завертелась в штопоре. На этот раз падение продолжалось дольше – пять витков насчитали изумленные зрители. Арцеулов вторично вывел машину из смертельного штопора и перешел на планирующий спуск.

Так был «укрощен» штопор. Нужно было вдумчиво и кропотливо проанализировать полет, верно представить себе режим штопора, чтобы победить его. Нужна была еще и большая уверенность в своем искусстве пилотажа, прирожденная смелость и большая любовь к товарищам, чтобы отважиться на дерзкий испытательный полет. С той минуты, как Арцеулов сел на аэродроме школы, дважды выведя самолет из вращения вокруг своей оси, штопор перестал внушать страх летчикам.

Константин Константинович повторил свой опыт, а затем подал рапорт начальству, предлагая ввести штопор в программу обучения летчиков-истребителей.

Вскоре русские военные летчики – ученики Арцеулова – стали применять штопор в воздушных боях первой мировой войны. Попав под огонь зенитных орудий неприятеля, летчики нарочно вводили самолет в штопор. Обманутый противник, думая, что самолет сбит, прекращал стрельбу. Тогда отважные авиаторы выводили самолет из штопора и на бреющем полете, совсем низко над землей, уходили из зоны обстрела. Французскими и другими зарубежными летчиками штопор как фигура высшего пилотажа был освоен намного позже русских авиаторов.

Правда, смелые полеты Арцеулова и его последователей еще не означали, что проблема штопора полностью решена. Бывали и после подвига Арцеулова катастрофы от штопора, потому что различные конструкции самолетов по-разному вели себя во время вращательного падения. Только в конце двадцатых годов известный советский ученый Владимир Сергеевич Пышнов

разработал теорию вывода самолета из штопора.

Конечно, в 1922 году старый инструктор, с восхищением рассказывавший учлетам об Арцеулове, не мог знать и предвидеть это. Он окончил свой рассказ возгласом:

– Вот какой человек наш начлет!

Со всех сторон посыпались вопросы:

– А давно он летает?

– Сколько ему было лет, когда он совершил свой подвиг?

– Расскажите еще что-нибудь о его жизни…

И беседа продолжалась.

Кое-что из того, что рассказывал инструктор, запечатлелось у меня в памяти. Но гораздо больше узнал я позднее, когда вновь встретился с Арцеуловым и подружился с ним.

…Прапорщику Арцеулову было всего двадцать пять лет, когда он победил штопор, но он уже насчитывал более десяти лет авиационного стажа.

Дедом Кости Арцеулова по матери был знаменитый художник Иван Константинович Айвазовский – певец моря, чьи картины украшают многие музеи мира. Костя пошел в деда. Еще в детстве у него проявились незаурядные способности к рисованию и живописи. Казалось бы, у него были все основания стать художником. Но его притягивал воздушный океан.

Впервые он попробовал летать, когда ему было четырнадцать лет. Кончился этот полет… пожаром.

Живя на даче, Костя Арцеулов вместе с приятелями решил соорудить воздушный шар и полететь на нем. Мальчики склеили из газетной бумаги большой шар диаметром метра в три, верхушку сделали из плотной оберточной бумаги и начали наполнять его теплым воздухом. Товарищ влез на крышу сарая и держал на вытянутом шесте оболочку шара, а Костя внизу разжигал жаровню с углем. Дым стал заполнять шар, но внезапно бумага вспыхнула, упала, и Костя оказался внутри пылающего мешка. К счастью, подул ветер, и горящая бумага взлетела на соломенную крышу сарая. Сарай сгорел, но Костя остался невредимым.

Вскоре Костя Арцеулов стал мастерить планер. В то время мало кто в России строил планеры и летал на них. Юноша делал планер тайком от родителей почти все лето, из тех материалов, которые ему удавалось найти. Деревянные рейки он достал, а вот проволоки для растяжек не сумел добыть и заменил ее смоленым шпагатом. Планер, построенный без точных расчетов, оказался тяжелым и малоустойчивым. Костя втащил его на один из холмов в окрестностях Севастополя и вечером, при полном безветрии, разбежался и прыгнул, поджав ноги. Полететь не удалось, но все

же волнующее ощущение полета юноша испытал.

На следующий вечер Арцеулов снова попробовал взлететь, на этот раз при ветре, но планер развалился. Однако желание стать авиатором не оставило юношу – он твердо решил научиться летать.

В 1910 году Арцеулов по совету родителей поехал в Петербург держать экзамен в Академию художеств, но… поступил рабочим на недавно открывшийся авиационный завод. На этом заводе строили опытные самолеты «Россия-А» и «Россия-Б». Один из собранных самолетов оказался неудачным – плохо летал. Хозяин завода не мог его продать и, желая прослыть щедрым, отдал в распоряжение тех рабочих, которые захотели научиться летать. Арцеулов, конечно, захотел.

Но с чего начинать? Инструктора не было. Константин Константинович начал с того, что стал рулить по земле. Однажды, когда самолет на большой скорости бежал по снежной дорожке между сугробами, Арцеулов вдруг почувствовал, что самолет вот-вот полетит. Инстинктивно он потянул ручку на себя, и самолет оторвался от земли. Но через мгновение машина зацепилась колесами за снег и скапотировала. К счастью, лётчик и самолет остались целы. Вот так, самоучкой, Арцеулов начал летное дело.

В двадцать лет Константин Константинович Арцеулов уже получил диплом пилота-авиатора, отлично выдержал специальные экзамены. Теперь он с улыбкой вспоминает о них. Самым трудным испытанием считался полет на высоту в… пятьдесят метров. И многие проваливались на этом экзамене, не могли подняться на такую «головокружительную» высоту.

В 1913 году лётчик Арцеулов был призван в армию. Его почему-то зачислили в кавалерию. Только после многих хлопот ему разрешили взять в руки вместо уздечки штурвал самолета.

Первая мировая война была в разгаре. Шли ожесточенные бои. Активное участие принимали в них истребители отряда, в котором служил Арцеулов. Он летал на разведку, участвовал в бомбардировочных полетах, корректировал стрельбу тяжелой артиллерии, часто встречался в боевых схватках с немецкими асами.

Арцеулова хорошо знали солдаты и офицеры на том участке фронта, где он летал, вблизи города Луцка в Белоруссии. В течение только одного месяца на глазах многочисленных свидетелей он провел восемнадцать воздушных боев.

И вот однажды семьдесят пять вражеских самолетов пересекли линию фронта и начали бомбить штаб русской армии.

В воздушной схватке врагам удалось сбить один из наших

самолетов. лётчик разбился при падении. Его нельзя было узнать, и по фронту пошли слухи, что убит Арцеулов.

По обычаю того времени, на месте падения самолета поставили крест и прибили дощечку с надписью: «Прапорщик К. К. Арцеулов. 24 августа 1916 года». Эту дощечку мне показывал Константин Константинович.

Труп погибшего летчика был отправлен в часть. На его похороны стали приезжать летчики из соседних отрядов. Их встречал сам «покойник» Арцеулов.

Оказалось, что подбили одного молодого летчика во время его первого боевого вылета (он только накануне прибыл в отряд). Однако телеграмма о гибели известного военного летчика Арцеулова дошла до столицы, и все газеты поместили некрологи. Даже в одном французском журнале было напечатано: «Нам телеграфируют из Петрограда, что известный русский военный лётчик Арцеулов, внук знаменитого художника Айвазовского, нашел доблестную смерть в воздушном бою…»

Константин Константинович Арцеулов после революции все свои звания, энергию и опыт отдал подготовке красных военных летчиков.

Он проводил также испытания первых советских истребителей и разведчиков.

Многое можно рассказать об одном из старейших русских летчиков – Арцеулове, о его полетах в Средней Азии, когда он помогал прокладывать трассу железной дороги – Турксиб, о его деятельности летчика-конструктора первых советских планеров и организатора всесоюзных состязаний планеристов. Более трехсот летчиков подготовил Константин Константинович. Он пробыл в воздухе свыше шести тысяч часов, летал на самолетах пятидесяти различных типов.

В последние годы Арцеулов все-таки пошел по пути своего прославленного деда. Он стал художником. Много книг об авиации вышло с рисунками К. К. Арцеулова.

Году в пятидесятом мне довелось по делам зайти к Константину Константиновичу, к которому я с давних пор отношусь с большим уважением и любовью.

– Возьми меня в Арктику! – такими словами встретил он меня. – Хочется полетать над льдами. Возьми с собой в экспедицию. Теперь я прошу тебя. Помнишь, как ты просил меня: «Возьмите меня в школу».

Мы оба от души рассмеялись.

– Хорошо, что ты тогда не остыл, а продолжал упорно добиваться своего! – сказал Арцеулов.

– Хорошо, что я встретил человека, который не только не

«остудил» меня, а еще сам оказался прекрасным примером для будущего летчика, – ответил я.

За рулем и у мотора

Кончилась гражданская война. Меня направили в Главвоздухофлот. Но в Москве мне сказали:

– Можете ехать домой: ваш год демобилизуется. [6

«Вот тебе и фунт!» – подумал я и заявил:

– Я и так недавно из дому. Хочу служить еще.

Вижу, люди при этом смеются, глядя на мое расстроенное лицо.

– Ладно, – отвечают, – раз хочешь – служи. Что ты умеешь делать?

Такой же вопрос мне задали три года назад, когда я пришел в Красную Армию добровольцем. Тогда мне пришлось отвечать, что я умею делать «что прикажете», а не умел я ничего. Теперь я гордо ответил:

– Я водитель автомашин!

Опять посмеялись – и послали меня сдавать экзамен на шофера. Экзамен я сдал и начал самостоятельно ездить по Москве.

Какое огромное расстояние теперь отделяло меня от первых детских впечатлений и смутной жажды более интересной жизни! Но от своей затаенной мечты – летать – я был почти так же далек, как и тогда.

Вскоре меня все же демобилизовали. Чтобы быть поближе к своей мечте, я поступил на работу в учреждение, которое называлось «Промвоздух». Близости к авиации я от этого никакой не испытывал. Единственно, что было «воздушным» в моей тогдашней жизни, – это ночевки под открытым небом. Квартиры у меня, конечно, не было. Вещей – тоже. И пока товарищи не узнали о моем положении, я спал на скамейках Петровского парка, благо лето стояло хорошее. Но никакие лишения не могли охладить мой интерес к работе: ведь я ездил по улицам Москвы! Это искупало все.

Интересная была тогда Москва! Когда теперь вспоминаешь, кажется, прошло сто лет… Мостовые из булыжника. Извозчиков больше, чем автомобилей. Улицы узкие. И ковыляли по ним, подскакивая на ухабах, всякие виды транспорта «как бог на душу положит». При ужасных мостовых (которые мне тоже казались вполне хорошими) и таком беспорядочном движении шоферу надо было быть начеку: уличные «пробки» и всяческие столкновения были довольно частым явлением. Если же у автомобиля посередине улицы глох мотор или случалась какая-нибудь другая неприятность, шофер подвергался издевкам со

стороны почтенных, бородатых извозчиков. Эти представители умирающего средства передвижения были очень рады, когда приключалась беда с передовым транспортом. [6

Если приходилось подливать воду в закипевший радиатор грузовика, они «сочувственно» подсказывали:

– Овса, овса теперь маленько подсыпь, она и пойдет!.. Без овса далеко не уедешь. Уж мы-то знаем…

И тут они поднимали хохот на всю улицу.

Теперь, когда я еду по блестящим магистралям столицы, мне кажется, что это совсем другой город, а тот, по которому я ездил, существует только в моих воспоминаниях.

Но Москва с ее узкими улицами и низкими домами и тогда была нам дорога. Я колесил по ее закоулкам два года. Конечно, за такой срок я прекрасно изучил автомобильный мотор. Но вот у меня отобрали полюбившийся мне автомобиль. Меня сократили. Я остался без работы.

В Москве, где после разрухи, вызванной гражданской войной, еще не наладилась работа фабрик и заводов, была безработица. На бирже труда тысячи людей ждали, когда их пошлют на любую работу.

Мне очень хотелось поступить в мастерскую по ремонту самолетных моторов, и я пошел к Грошеву, который был там бригадиром. Федор Иванович ласково принял меня и охотно написал в отдел кадров просьбу, чтобы меня послали в его распоряжение. Но не тут-то было. Начальник отдела кадров посулил:

– За ответом приходите завтра!

Такой же ответ я услышал и на следующий день, и через неделю, и через месяц. Он меня «кормил завтраками» почти полгода.

Жить было тяжело. Я не гнушался никаким заработком – чинил ведра, паял кастрюли, вскапывал огороды в Петровском парке. Вместе с земляками-студентами рабочего факультета ходил на товарную станцию разгружать вагоны с овощами, фруктами, зерном.

Однажды я не вытерпел и сказал начальнику отдела кадров:

– Я хожу к вам уже полгода, и каждый раз вы мне говорите: «Приходите завтра». Когда же наступит это «завтра»?

– Неужели прошло полгода, как вы впервые пришли ко мне? – воскликнул начальник. – Прямо удивительно, как бежит время… Мне нравится ваша настойчивость. Пройдемте в мой кабинет, я напишу, чтобы вас приняли на работу! [6

Так я снова приблизился к авиации, к летающим людям. Через полгода, под руководством прекрасного человека и мастера

– Грошева, я настолько хорошо изучил авиамоторы, что меня назначили бригадиром.

Медленно, терпеливо я приближался к своей мечте. [6

Голубая Одиссея. Здравствуй, небо

Я работал по ремонту авиационных моторов. Мне часто приходилось бывать на аэродроме и исправлять мотор, не снимая его с самолета. И вот однажды лётчик Томашевский должен был попробовать в воздухе самолет с исправленным мотором.

– Апполипарий Иванович, – обратился я к нему, – разрешите слетать с вами вместо бортмеханика.

Летчик внимательно посмотрел на меня и улыбнулся:

– А тебе очень хочется?

– Очень!

– Ну хорошо, полетим.

Томашевский не раз летал на моторах, которые я ремонтировал, и всегда был доволен моей работой. Поэтому, наверное, он и взял меня.

Вырулили на старт. Самолет был пассажирский. Апполинарий Иванович сидел с левой стороны, а я с правой, на месте бортмеханика. лётчик дал полный газ, резко отжал от себя штурвал, и машина быстро покатилась вперед.

И вот мы в воздухе! На высоте трехсот метров лётчик сделал круг над аэродромом, затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда – на Серпухов.

Я прислушался к звуку мотора. Он работал прекрасно. Я был спокоен – не подведет! Внимательно следил я за четкими, уверенными движениями летчика. Прямо передо мной стоял штурвал второго управления. «Взяться бы за штурвал, положить ноги на педали и самому повести воздушную машину!»

Сверху хорошо были видны поля, лес, шоссейные дороги. Погода была ясная, видимость хорошая.

Апполипарий Иванович словно догадался о моем желании. Он улыбнулся мне, кивнул на управление и крикнул: [7

– Бери!

Первый раз в жизни мои руки коснулись штурвала, а ноги – педалей.

Томашевский указал рукой направление, велел держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педалей ноги.

Машина шла, повинуясь только моей воле. Сначала она вела себя хорошо. Но потом нос ее стал почему-то подниматься, и она полезла вверх. Боясь резко изменить ее положение, я стал медленно отводить от себя штурвал. лётчик улыбался..

– Да ты не стесняйся! – крикнул он мне. – Давай смелей, а то она у тебя на дыбы встанет!

Я отжал ручку больше – машина круто пошла вниз. Тогда я опять взял ручку на себя. Машина снова полезла вверх. Как будто самолет шел по огромным волнам. Он то зарывался носом вниз, то становился на дыбы. Его бросало то влево, то вправо.

– Ты спокойней, не напрягайся так сильно… Уже Подольск пролетели! – крикнул мне Томашевский.

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы его пролетели. Машина шла как пьяная. Ее бросало из стороны в сторону. Я брал штурвал то на себя, то от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог держать машину в строго горизонтальном положении. Наконец Апполинарий Иванович поставил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением поставил ее в нормальное положение. Сделал круто разворот, и машина пошла обратно на Москву.

– Вот так держи! – крикнул он и опять передал управление мне.

Теперь самолет шел уже лучше.

– Так, так! – слышал я голос летчика. – Правильно! Молодец!

Эти слова меня подбадривали и помогали мне. Я начал вести машину увереннее и так довел ее до самой Москвы.

Как я был благодарен этому замечательному человеку и прекрасному летчику за то, что у него хватило терпения сидеть целый час, испытывая невероятную качку от моего неумелого управления машиной!

Над Москвой лётчик взялся за штурвал. Самолет почувствовал твердую руку и пошел спокойно. Сделав крутой вираж над аэродромом, лётчик плавно посадил машину. [7 И когда мы вышли из самолета, Апполинарий Иванович пожал мне руку и сказал:

– Тебе надо обязательно учиться. Из тебя выйдет настоящий летчик.

С этого момента у меня появилась еще большая уверенность, что я буду летчиком.

Счастливый случай подвернулся через два года. В то время я работал уже бортмехаником. Летал морить саранчу. Для борьбы с саранчой в наш отряд прислали несколько учебных самолетов.

Тут я решил попытать счастья. Прихожу к начальнику и докладываю:

– У нас есть учебный самолет. Разрешите мне снять с него аэропыл, поставить второе управление и учиться летать. Я, как бортмеханик, берусь потом сам поставить аэропыл на место. В будущем году, когда потребуется машина, она будет в полном

порядке.

Начальник разрешил, и я горячо принялся за переоборудование.

Как-то подходят ко мне бортмеханики Осипов и Камышев. Они были опытными «воздушными волками»: ходили в великий перелет Москва – Пекин. Оба заинтересовались, зачем это я снимаю аэропыл. Я объяснил и дал товарищеский совет:

– Идите к командованию и просите, чтобы вам разрешили вместе со мной учиться летать. Мы втроем скорее приготовим машину.

Товарищи получили разрешение, и мы дружно принялись за переоборудование нашего самолета. Ночей не спали. Сияли аэропыл, поставили второе управление и вывели самолет на аэродром. Один из летчиков провел испытание машины в воздухе. Все было в порядке, и мы приступили к учебе.

Через три месяца наша тройка научилась летать.

Но это еще не все: надо выдержать экзамен.

Теорию мы все сдали на «удовлетворительно», а практику собирались сдать на «отлично». И вот тут-то я чуть не «засыпался».

Председатель комиссии дал такое задание: набрать тысячу метров высоты, сделать крутую спираль и снизиться на двести метров с таким расчетом, чтобы посадочный знак оказался впереди; посадку произвести точно у знака.

Когда очередь дошла до меня, я завернул такую спираль, что сорвался в штопор. Из него я вышел, когда машина [7 была всего в ста метрах от земли. Но, к счастью, я увидел впереди посадочный знак. Убрал газ и сел точно в назначенном месте. Вышел я из машины с пренеприятным чувством: ожидал хорошего нагоняя, а главное – печальной отметки.

Но получилось не так, как я думал. Председатель комиссии говорит мне:

– Вы, товарищ Водопьянов, еще не летчик, а уже занялись высшим пилотажем. Совершили вы полет блестяще, но проделывать такие фигуры вам еще рано. На первый раз прощаю, но больше не повторяйте!

«Вот так штука! – соображаю я. – Значит, с земли не поняли, что я попал в штопор случайно…» Подумал – и говорю председателю:

– Прошу прощения, но я высшим пилотажем не занимался. Должен сознаться, что в штопор я сорвался.

В комиссии оценили мое прямодушное признание и решили так: поскольку Водопьянов честно рассказал, как было дело, проявил в полете находчивость и, сорвавшись в штопор, хорошо

вывел машину, посадив ее согласно требованиям комиссии, экзамен принять.

К вечеру мы все получили пилотские свидетельства. Радости не было конца.

Пока я ехал домой, раз двадцать вынимал свидетельство из кармана: любовался красивой обложкой, своей собственной фотографией. А в трамвае держал книжку так, чтобы пассажиры видели, что с ними едет пилот третьего класса!

Командир истребительного отряда

Я получил звание летчика! Десять лет я шел к этой минуте – и вот она наступила. Удостоверение в кармане.

Страшно хотелось летать, много летать, совершить какой-нибудь необыкновенный подвиг. «Какое-то мне дадут первое задание? – гадал я. – Пусть самое трудное, самое невозможное – жизнь положу, а выполню!»

И вот наступила торжественная минута: новоиспеченного летчика Водопьянова назначили командиром истребительного отряда по борьбе… с саранчой!

В моем отряде было всего два самолета: мой и Осипова. Эти маленькие самолеты, по прозвищу «конек-горбунок», [7 имели моторы всего в семьдесят пять лошадиных сил, как у автомобиля «Волга».

Маршрут перелета пролегал по реке Кубани, до станицы Петровской – всего сто двадцать километров. Договорились лететь строем, я – ведущий. Но по дороге попали в такой густой туман, что сейчас же потеряли друг друга. Радио тогда еще не было на самолетах, и мы не могли держать между собой связь. Летели кто как может, самостоятельно. Я решил идти под туманом, не теряя из виду земли. Подняться выше тумана я боялся – легко можно заблудиться. А мне хотелось свой первый, да еще такой крохотный перелет произвести без приключений. Но все же без них не обошлось.

Перед станицей Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока разойдется туман. Но где сесть? Вижу – слева большой луг. Место для посадки подходящее, но оно уже занято – на лугу пасутся коровы. Я развернулся и полетел над лугом. Услышав шум мотора, коровы начали разбегаться. «А, испугались! – подумал я. – Ну-ка, я еще разок пройдусь!» Расчет был правильный: место для посадки освободилось, и я благополучно приземлился.

Меня очень беспокоило, где Осипов. Ведь в таком тумане можно легко погибнуть. Как только туман разошелся, я вылетел на поиски товарища. Скоро я нашел его за станицей Славянской. Он сел на большую дорогу, но колесом попал в канаву и погнул ось. Вместе мы быстро выправили ось и благополучно закончили свой первый перелет.

На другой день с большим рвением взялись за работу. Хотелось показать, что не зря получили звание пилотов. Нужно было запылить пять тысяч гектаров, зараженных саранчой.

Саранча – страшный враг полей и огородов. Похожа она на

крупного кузнечика. Зарождается саранча в плавнях, болотах, куда осенью откладывает яички. Уничтожить ее надо тогда, когда у нее еще не выросли крылья, а уж если она полетела, то бороться с ней почти невозможно. Ее так много, что она, как огромная черная туча, закрывает солнце.

Помню, один из летчиков чуть не погиб, попав в такую тучу саранчи. Земля скрылась от него, вода в радиаторе закипела, так как саранча забила соты радиатора, и мотор остановился. лётчик был вынужден сесть и поломал машину. [7 Хорошо еще, что место посадки оказалось ровным, а то погиб бы человек.

И вот такая туча садится на поля. Прожорливая саранча, оголяя поля, съедает за день больше, чем весит сама!

Мы готовы были летать целые дни, чтобы скорее уничтожить саранчу, но опыление можно производить только утром и вечером – при росе. Если летать днем, когда росы нет, то яд с камыша будет осыпаться на землю. А на влажные стебли мелкий порошок садится тонким, ровным слоем. Саранча съедает растение вместе с ядом и гибнет.

На зараженном поле стояли сигнальщики с флажками белого и оранжевого цвета. Флажки хорошо были видны, и мы летали от одного до другого.

На самолете был установлен специальный прибор – аэропыл; из него распылялся ядовитый порошок. За день самолет запылял огромную площадь. Вручную с этой работой с трудом могли бы справиться три тысячи человек.

Летали мы настолько низко, что не раз на колесах привозили камыши. Местные жители подшучивали, что мы, мол, саранчу не только травим, а еще и колесами давим.

Налетали мы свои положенные сто часов, запылили пять тысяч гектаров, а саранчи еще много. Нам бы еще поработать, но мотор, по закону, больше ста часов использовать нельзя – его надо перечищать. Перечисткой занимаются в мастерской. Значит, надо посылать моторы в Москву. Но ведь саранча ждать не станет! Хотя и не полагается летчикам делать эту работу, мы решили вспомнить «старинушку». Сняли моторы и перечистили их с нашими бортмеханиками за двое суток.

После этого мы налетали еще сто четыре часа и уничтожили саранчу на одиннадцати тысячах гектаров. Мы вошли в такой азарт, что не могли успокоиться, пока не убедились, что изгнали нашего врага окончательно. В своем порыве выполнить задание как можно лучше и быстрее я иногда делал такие вещи, повторять которые теперь никому бы не посоветовал.

Захожу я как-то с одного флажка на другой, открываю аэроиыл, а яд не сыплется: слежался. Надо было вернуться на

аэродром, размешать порошок, но мне было жаль времени. Был я тогда молод, горяч и пришел к неумному и очень рискованному решению: стукнуться колесами о землю и этим самым встряхнуть слежавшийся яд. Увидел [7 достаточно твердую, на мой взгляд, дорогу и сделал этот трюк. Расчет оправдался: яд посыпался. Я был настолько доволен своим «открытием», что даже посоветовал Осипову сделать в случае надобности то же самое.

Мы выполнили задание больше чем вдвое и, гордые своими успехами, собирались возвращаться в Москву. Накануне отъезда к нам пришла делегация от станичников с просьбой показать, как мы уничтожали саранчу.

– Завтра праздник – День кооперации, – сказали делегаты. – На площади будет большое собрание. Мы дадим вам известки, а вы попылите над площадью и над базаром. Тогда все увидят, как это делается. А потом пожалуйте к нам в гости – казаки хотят с вами познакомиться!

На другой день председатель станичного Совета объявил на собрании, что мы пойдем в показательный полет, будем пылить известкой. Но на базар он забыл сообщить, а мы с Осиповым решили начать именно с базара. Он полетел первым. Как на грех, на базаре была наша квартирная хозяйка. Только появился самолет и начал пылить, она закричала изо всех сил:

– Ведь это наш летчик! Он саранчу травит, а сейчас, видно, не знает, что у него из самолета посыпалось… Он нас всех отравит!

Когда над базаром появился мой самолет, там уже началась настоящая паника. Ничего не подозревая, я опустился очень низко, пролетел над самыми палатками. Потом сделал круг над площадью, поставил мотор на малый газ и стал планировать. Когда мой самолет был совсем низко над землей, я громко поздравил станичников с праздником.

Но они поняли меня иначе: расходись, мол, буду садиться! Через несколько минут внизу не было ни одной души: напуганные станичники разбежались по домам… Так неудачно окончилась наша затея показать, как самолет истребляет страшного врага полей – саранчу.

Когда мы вернулись в Москву, там уже знали о нашей победе над саранчой и о неудавшемся «агитполете». За первое мы получили благодарность, а за то, что плохо организовали второе, – хороший нагоняй. [7

Ночью на дневной машине

Вскоре после того как я стал летчиком, меня направили на почтовую линию, на участок Казань – Свердловск.

Однажды вылетел я, как всегда, из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался идти отдыхать. Вдруг ко мне подбегает начальник станции и говорит:

– Выручай, Водопьянов! Московский пилот заболел. Рейсы срываются. Слетай в Москву, отвези почту, а утром возьмешь другую и, может быть, успеешь потом по своему расписанию в Свердловск долететь: тогда у нас график не будет сорван.

Летать я готов был день и ночь и, конечно, согласился.

– Только вот что: твоя машина не оборудована для ночных полетов, – предупредил меня начальник. – Засветло ты успеешь долететь до Нижнего. Там переночуешь, а завтра утром будешь в Москве – и сразу же обратно.

Вылетел я за три часа до захода солнца. А до Москвы – четыре часа полета. Очень жаль, думаю, что не хватает всего одного часа, а то сегодня же был бы в Москве.

Долетел до Нижнего Новгорода, а солнце еще высоко! Решил лететь до Владимира: все же буду ближе к цели. Но рассчитал я плохо. На землю спустились сумерки, а я все лечу. Владимирского аэродрома не видно. Что делать? Надо лететь до Москвы – там, по крайней мере, освещенный аэродром.

Полетел вдоль железной дороги на высоте двухсот метров. Приборов уже не вижу, за исключением высотомера, у которого циферблат светится. В оборудованной для ночных полетов машине освещаются все приборы, а на дневной машине я словно ослеп.

Вскоре стало совсем темно. Все превратилось в общую темную массу: трудно отличить поле от леса, еле-еле заметна железная дорога. Потом и она пропала. Я знал, что параллельно железной дороге идет Владимирское шоссе, и стал искать его. Шоссе белее пути, в полете его должно быть лучше видно.

Предположение мое оправдалось. Полетел по шоссе, да недолго длилось мое счастье: до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Только бы не сбиться, выдержать [7 прямую!.. А в голову лезет всякая чепуха: вдруг я уже сбился и, не заметив, пролечу Москву стороной? Зачем я полетел? Что стану делать, когда кончится бензин? Куда садиться, если ничего не видно?..

Единственно, что может меня спасти, – это компас, но и его я не вижу – темно.

Что делать? Решил осветить компас спичкой. Но спичка от сильного ветра гасла, и я не успевал ничего разглядеть. Летали мы в то время на открытых самолетах, и кабину сильно продувало. Тогда я сложил вместе штук десять спичек и чиркнул. На одно мгновение кабину осветило, и я успел увидеть нужный мне прибор. Какой ужас: на сорок пять градусов я отклонился от прямого курса! Москву я наверняка пролетел бы стороной.

Быстро поправил машину на глаз и чиркнул спичками еще раз, я наметил створ из светящихся точек на земле.

Но меня начали пугать облака. Они снижались. Я уже летел на высоте полутораста метров вместо двухсот. А вдруг в Москве облачность до земли? Тогда уже наверняка я пропал!

Впереди показалось много огней. Что, если это Москва? Вот будет радость-то!

Подлетаю ближе – нет сомнения, это Москва. Правда, я ее никогда ночью сверху не видел, но вот на реке отблески электрических огней. Вот стадион, вот Академия воздушного флота… Но почему я так быстро пролетел столицу? Тут я спохватился и понял, что это никакая не Москва, а всего только Богородск. За Москву-реку я принял Клязьму, за Академию – какую-то большую фабрику.

Лечу дальше. Осталось сорок километров. Облачность все ниже и ниже. Впереди показался свет. Потом все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Лечу уже на высоте сто метров, снижаю самолет еще.

Вдруг как бы рассвело: я вылетел из облаков, и передо мной заиграло море света. Вот это настоящая Москва!

Но тут новая печаль: кругом много радиомачт, а я лечу ниже их, могу напороться. И решил я не рисковать, а направить самолет прямо к центру города – там высоких мачт нет. Москву я знал хорошо. Найду, думаю, Тверскую, по ней прилечу на Ходынку.

Прилетел в центр. Кручусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу. Но это не так-то легко. Все мелькает: не успеешь оглядеться, как пролетел. Видны площади, [7 трамваи, но определить место, где находишься, невозможно.

Наконец минут через пятнадцать я увидел Сухареву башню. Ура! Теперь уж я найду! Полечу сначала по Садовой, поверну на Тверскую, а она приведет меня прямехонько на аэродром.

Сделал круг, полетел по Садовой, повернул на Тверскую, увидел вокзал – скоро должен показаться аэродром. Но это оказался не Белорусский вокзал, а Курский. Я попал в противоположную сторону!

Вернулся к башне, на этот раз сделал два круга и… опять

попал на Курский вокзал. В третий раз я и Сухаревой башни не нашел.

Что делать, как найти аэродром? Я рассчитывал на его огни, но в Москве везде море света. Теперь я в нем заблудился так же, как раньше в темноте. Летаю еще десять минут, двадцать… Наконец вижу Москву-реку. Полетел над ней, заметил Красную площадь, от нее тянется Тверская, по ней идет автобус. Пошел над этой улицей и сам себе не верю: а вдруг я опять лечу в обратную сторону и попаду вовсе в Замоскворечье!

На этот раз я не ошибся – подо мной Белорусский вокзал. Наконец-то я увидел прожекторы аэродрома.

– Ну, брат, ты много паники наделал! – встретил меня начальник линии. – Из центра звонят, спрашивают, чей это неосвещенный самолет носится туда-сюда над крышами… За то, что доставил почту без опоздания, – продолжал он, – надо бы тебе благодарность, а за то, что нарушил инструкцию – прилетел ночью на дневном самолете, надо бы объявить выговор. Прямо не знаю, что с тобой теперь делать!

Начальство решило смолчать: не благодарить и не ругать. А я был тогда молод и остался доволен, что дело обошлось без взыскания. Урока себе из этого случая я не сделал. Но пришел день, когда я, уже будучи более зрелым летчиком, о нем вспомнил.

На этот раз дело было на Дальнем Востоке. Летел я с острова Сахалин в Хабаровск на дневной машине. По дороге у меня была посадка в Верхнетамбовской.

В моем распоряжении было еще три часа, чтобы долететь до Хабаровска. По всем расчетам, этого времени должно было хватить.

По дороге мне стал мешать встречный ветер. Вскоре он перешел в ураган. Самолет стал продвигаться все медленней [7 и медленней. До Хабаровска оставалось уже минут двадцать, а тут солнце село. Мне бы надо опуститься засветло и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось – Хабаровск рядом.

Минут через десять стало совершенно темно. Проклинаю себя, лечу на ощупь, но ведь где-нибудь близко должны показаться хабаровские огни! Вскоре я их действительно увидел. Подлетаю к городу, ищу посадочные костры, которые полагается разводить на берегу реки, а костров нет! Делаю круг, снижаюсь, чтобы рассмотреть получше, но только я стал разворачиваться – самолет ветром унесло за город. Стало опять темно. Долго я вертелся, пока обнаружил костры. Но это еще полдела: самолет у меня на поплавках, садиться нужно было на воду. Костры-то я вижу, а что на реке делается, понятия не имею.

Между тем река была такая, что едва самолет коснулся ее поверхности, его подхватило и стало кидать по волнам.

Нам надо подтянуться к берегу, закрепить машину, а ее относит обратно на середину реки.

На берегу объявили аврал, общими усилиями машину вытянули.

После этого случая я дал себе слово: никогда не летать ночью на дневной машине. Это слово я ни розу не нарушил.

Лед на шлеме

Многие думают, что обледенение самолета – неприятность, которая может произойти только в арктических условиях или в жестокий мороз. Однако это не так. Я впервые познакомился с этим явлением задолго до того, как начал работать на Севере, и даже не зимой.

В конце октября я летел в Ленинград. До рассвета оставалось добрых три часа. Как только оторвался от земли, свет электрических фонарей стал от меня скрываться. Я понял, что попал в низкую облачность. Опасаясь, как бы не налететь на высокие сооружения или радиомачты, дал полный газ, чтобы пробить облачность и идти поверх нее. Мне это удавалось не один раз.

Верхом ночью летать хорошо. Кажется, что звезды горят особенно ярко. Но на этот раз слой облаков оказался гораздо толще, чем я встречал до сих пор. [8

Тысяча метров – звезд нет. Набираю высоту, а сам нет-нет да и посмотрю вверх: не покажутся ли?

Полторы тысячи метров – темно. Чувствую – сбился шлем. Поправляя его голой рукой, я нащупал на шлеме сплошной слой льда. Тут я сообразил, что попал в обледенение. Если на шлеме лед, значит, на самолете его еще больше.

Скорость стала уменьшаться. Я посмотрел вверх, надеясь в разрывы облаков увидеть звезды, но увидел сплошные темные облака, которые окутали самолет, как холодным паром. В довершение всего машину начало трясти. И пока еще самолет не развалился от страшной тряски, я скорее начал снижаться, рассчитывая, что внизу теплее и лед там должен растаять. На высоте двухсот метров лед действительно растаял.

И так почти до самого Ленинграда пришлось идти в тумане. Полет был трудный, но я остался доволен: я нашел способ, которым во время ночных полетов можно безошибочно определить, не обмерзает ли твой самолет. С тех пор я всегда время от времени ощупывал свой шлем голой рукой. Если обледенел шлем, значит, обледенел и самолет – тогда ведь самолеты были открытые.

Что же происходило? Почему при таком легком морозце машина одевалась льдом?

Частицы тумана в виде мельчайших капелек оседают на лобовой части крыла, киля и стабилизатора. Ледяной слой быстро превращается в солидный нарост. Он достигает нескольких сантиметров толщины и приобретает самые

причудливые очертания. А ведь, например, крыло – важнейшая часть самолета. От совершенства формы крыла зависит скорость. Поэтому профиль этой части конструктор рассчитывает с исключительной точностью. Даже для окраски крыла выбирают особые сорта лаков, не изменяющие его очертаний, придающие ему максимальную гладкость и обтекаемость. И вдруг на этой самой точной, самой совершенной поверхности появляются безобразные наросты! Они опрокидывают все расчеты конструктора, снижают скорость и летные качества настолько, что обледенение иногда приводит к вынужденной посадке, а нередко и к гибели самолета.

Кроме того, лед, нарастающий на лопастях винта, под влиянием центробежной силы время от времени срывается большими кусками и с такой силой бьет по крыльям самолета, что их пробивает насквозь. При этом получается [8 сильная тряска мотора, которая неизбежно приводит к аварии.

Много и других бед влечет за собой появление льда на самолете: на больших машинах за короткое время лед может так нарасти, что его вес исчисляется тоннами.

Мысль конструктора долго билась в поисках средств борьбы с обледенением. Одни пробовали смазывать плоскости специальным маслом; другие покрывали лобовую часть крыла резиновой «калошей», проложив под ней резиновые шланги. Шланги наполняли сжатым воздухом и, расширяясь подо льдом, они должны были заставить его трескаться. Третьи призвали на помощь электричество. Оплетая крыло проводом, нагревающимся под действием тока, они надеялись растопить ледяные наросты.

Меня считали «пилотом любой погоды». Но, прежде чем завоевать это почетное звание, мне долго пришлось учиться летать в тумане и сплошной облачности, овладевая техникой слепого полета. Десятки раз я попадал в обледенение и с риском для жизни выбирался из него. В такие минуты я всегда думал, что без сожаления отдал бы половину жизни за настоящее средство против этого злейшего врага авиации.

Теперь самолеты настолько совершенны, что обледенение им не так уж страшно. А половина жизни, которую я собирался отдать, осталась у меня.

На деревянном колесе

Стояла ранняя весна. Для летчика смена времени года – всегда сложный вопрос. Зимой мы поднимались и садились на лыжах, летом – на колесах. А вот когда наступил промежуточный период – то подтает, то подморозит, то дождь, то снег, – какие «башмаки» надеть самолету? Особенно труден этот вопрос, когда надо перелетать большие расстояния. Страна наша огромна. На одном аэродроме – мороз, на другом – слякоть. Вылетишь на лыжах, а садиться надо на колесах. Это доставляло немало хлопот при выполнении задания.

Получаю я однажды такой приказ:

«Командиру корабля № 744 товарищу Водопьянову.

Срочно вылететь в город Астрахань. В Сталинграде произвести посадку и сменить лыжи на колеса. В Астрахани [8 явиться в распоряжение Управления зверобойного треста».

Я уже работал раньше по заданиям зверобойного треста и знал, что речь идет о выходе на воздушную разведку тюленя. От разведки с воздуха во многом зависит успех охоты. Терять время нельзя. И в тот же день я вылетел.

Через пять с половиной часов сел на сталинградском аэродроме. Предъявил предписание и попросил помочь моему механику сменить лыжи на колеса.

– Сменить-то мы сменим, – сказал начальник аэродрома, – только как вы подниметесь на колесах с такого глубокого снега? Я вас даже на старт не имею права пустить.

– Но у меня предписание!

– А у меня инструкция. Могу выпустить только на лыжах.

Я решил запросить Астрахань о возможности принять меня на лыжах, а колеса взять с собой. Мне ответили, что в Астрахани совершенно нет снега.

Сменил я все-таки лыжи на колеса и стал уговаривать начальника аэродрома разрешить мне порулить по снегу для пробы. А вдруг что-нибудь выйдет и я оторвусь?

Начальник разрешил мне «только попробовать».

Поднимая облака снежной пыли, я вырулил на старт. Даю полный газ. Машина то зароется в снег, то вылезет на утрамбованное лыжами место. Смотрю на скорость – шестьдесят, восемьдесят… Добавляю форсаж – мотор заревел еще сильнее. Скорость – сто! Рванул ручку на себя, вырвал колеса из снега – машина повисла в воздухе. Я не дышу – боюсь свалиться на крыло. Но, коснувшись два раза снега колесами, наконец отрываюсь от земли.

После такой «пробы» подъема в Сталинграде я через два часа благополучно опустился на астраханском аэродроме.

На другой день вылетел в разведку. В Астрахани меня предупредили: «В случае надобности можете сесть в форте Александровском. Там для вас приготовлена база. Ее организовал опытный человек – старый летчик. Он знал еще первых русских пилотов: Уточкина, Ефимова и Россинского… Так что все будет в порядке. Садитесь там спокойно». [8

После разведки подлетаю к форту Александровскому. Сразу заметил четыре костра по углам площадки. По всем правилам была выложена буква «Т».

Делаю круг, меряю глазами площадку, и кажется мне она очень уж маленькой. Для самолета Уточкина она, быть может, и была бы хороша, но для моего!.. Мне надо метров пятьсот самое меньшее, а тут хорошо, если триста наберется.

Возвращаться обратно поздно – бензин на исходе. Делать нечего, примериваюсь я к этому «пятачку», осторожно захожу на посадку. Около посадочного «Т» касаюсь земли, мотор на всякий случай выключаю. Площадка кончается. Начинаются бугры, ямы. Машина зарывается левым колесом в песок, резко повернула вправо, послышался треск – и все затихло.

Я быстро выскочил из машины. Вижу – помялось крыло и сломано левое колесо.

Пока я осматривал машину, ко мне подбежал человек с испуганным лицом. Это и был «авиационный специалист».

– Разве можно так разгонять машину, товарищ летчик? – набросился он на меня.

– Какая длина площадки? – спросил я у него вместо ответа.

– Двести восемьдесят пять метров! Для посадки вполне достаточно.

– За такой аэродром, – сказал я резко, – вас надо отдать под суд! Это вам не У-2, на котором можно сесть даже на «пятачок». Проводите меня на телеграф.

О случившемся я сообщил в Москву и просил выслать новое колесо.

В это время телеграф принял сообщение, что группа охотников на тюленей терпит бедствие. Оторвало кусок ледяного поля, на котором они находились, и унесло в открытое море. Пока до них дойдет пароход, необходимо сбросить на парашютах продовольствие и теплую одежду, а то они могут погибнуть от холода и голода.

Что же делать? Надо спасать людей, а мне самому нужна помощь!

Обследовал еще раз машину. Вмятина на крыле

незначительная, лететь можно. Главное – это колесо.

Я обратил внимание на тонкие доски, которые мой механик подложил под ось сломанного колеса. И тут же меня осенила мысль. [8

– Володя, – обратился я к механику, – что, если вот из этих досок сделать новое колесо?

Механик знал, что я люблю пошутить, но на этот раз он считал шутки неуместными и подозрительно посмотрел на меня:

– Я что-то не понимаю…

– Ну вот смотри. На ось надета втулка, которая вращается вместе с колесом. Уберем сломанные спицы вместе с ободом и на втулку наденем деревянный диск, склеенный из досок. Сечение и диаметр оставим равными поломанному колесу. А вес в данный момент для нас не очень важен.

– Понятно! – возбужденно ответил механик. – Получится колесо гораздо прочнее прежнего.

Мы тут же отправились в мастерскую, и к утру колесо было готово. На берегу моря я нашел длинную полоску ровного песка и, не пользуясь игрушечным аэродромом современника зачинателей авиации, поднялся на помощь охотникам.

Вскоре я обнаружил льдину с людьми, сбросил тюленебойцам продовольствие и выполнил порученное мне задание, несмотря на все неполадки с лыжами и колесами.

Все средства хороши

Казалось бы, в таком технически совершенном деле, как авиация, можно обойтись без самодельных приспособлений.

Однако летчику приходилось иногда решать головоломные задачи и проявлять смекалку, чтобы выйти из трудного положения, самыми, что называется, домашними средствами.

Моя практика доказывала это не раз, и в самых различных условиях. Я узнавал великую ценность простых деревянных палочек, и обыкновенных гвоздиков, и всяких прочих немудреных предметов. Они выручали меня вместе с моей технически совершенной машиной.

Впервые я познал пользу простой деревянной палочки, когда работал в районе Охотского моря. [8

Мой самолет выходил на разведку тюленей. Я сообщал охотникам места скопления зверя, и они отправлялись на промысел.

Как-то раз наш самолет попал в очень плохую погоду, надо было набирать большую высоту, а в одном месте обходить циклон. На это ушло много времени и горючего. Пришлось залететь на остров Большой Шантар.

Но оказалось, что заправить баки бензином не могу. И вот почему. Различные авиационные моторы работают на разных сортах горючего. Не зная, какой самолет будет летать на разведках, предусмотрительно заготовили целых три сорта горючего. К моим услугам был бакинский бензин второго сорта, грозненский первого сорта и бензол.

Но кладовщик, не входивший в такие тонкости, взял да свалил все бочки в кучу. Никаких наклеек на них не было, и ни одна живая душа не могла после этого разобраться, где какой сорт бензина.

Для того чтобы выяснить это, нужен был пустяковый прибор, определяющий плотность жидкости, – ареометр. А ареометра не было.

Что делать?

Не ждать же, пока привезут ареометр! Мы стали ломать голову и додумались вот до чего! Я выстругал обыкновенную деревянную палочку, сделал на ней химическим карандашом несколько делений и вбил в конец маленький гвоздик. Затем смочил ее в бензине, чтобы она больше не насыщалась и имела постоянный вес.

Зная, что грозненский бензин легче бакинского, а самый тяжелый – бензол, я при помощи самодельного ареометра

приступил к определению сортов горючего. Когда палочка попала в грозненский бензин, она утонула почти вся. В бакинском она погрузилась только до половины. А в бензоле плавала с большим наклоном.

Таким образом были выбраны нужные бочки и машина заправлена.

Я снова вылетел на разведку. На этот раз погода улучшилась. Несмотря на жаркий июльский день, под нами сплошь расстилался битый лед, покрытый черными точками – тюленями.

Так простая деревянная палочка помогла нам выполнить задание.

В другой раз такая же простая палочка сослужила службу на далеком Севере, совсем при других обстоятельствах. [8 Правда, на этот раз честь изобретения принадлежала не мне, но ведь дело не в этом.

Мой самолет стоял в Охотске. Пора было лететь дальше. Мороз держался «нормальный» – сорок восемь градусов. В этих условиях особенно важно, чтобы хорошо были прогреты моторы, иначе их не запустишь.

Мы с механиком пошли посмотреть, греется ли вода для моторов.

Неподалеку от самолета стояла железная бочка, к которой рабочие аэродрома таскали дрова. В бочке вертикально стояла палка, вмерзшая в лед.

– Это зачем? – спросил я камчадала Люка, стоявшего около бочки.

– Мороз большой, – ответил он, – вода сильно замерзает, может бочку разорвать.

– Ну, а при чем же тут палка? Что она, смягчает мороз?

– Нет, – сказал Люк. – Когда вода замерзает, льда становится больше, чем воды.

– Это я знаю.

– Знаешь, а спрашиваешь! Но этой палке лед ползет вверх, вытесняется наружу и не жмет на стенки бочки. Понятно!

– Умный ты, товарищ Люк! Ты сам изобрел это?

– Зачем сам! – отвечает. – Изобрел климат. У нас большие морозы, а посуды мало. Все так делают.

И в самом деле, так поступали и в других местах. Палка в этих случаях не заменяла никакого прибора, но сама по себе была довольно ценным «прибором».

В погоне за стратостатом

Я отдыхал после перелета в ночном санатории. Туда позвонил дежурный по аэропорту и сообщил, что в шесть часов утра я должен быть на аэродроме для особого полета.

В половине шестого утра вместе с линейными пилотами выехал на аэродром. Стоял сплошной туман; шофер ехал очень тихо, боясь на кого-нибудь налететь.

У дежурного по аэропорту мы встретились с сотрудниками «Комсомольской правды». Они сказали, что в восемь [8 часов полетит стратостат. Фоторепортер должен заснять его в воздухе с моего самолета.

Время было еще раннее, и я решил пойти посмотреть стратостат. Его наполняли водородом. Полетит он, как я узнал, не ранее девяти часов.

С фоторепортером мы условились, что он за полчаса до полета стратостата придет к дежурному, где я его буду ожидать.

В десятом часу приходит фотограф и говорит:

– Надо лететь. Стратостат будет подниматься через полчаса.

Стоял туман, но я все же решил лететь. Запустили мотор. Полетели. Толщина облаков – пятьсот метров. Вышли за облака. Солнце. Делаю круги, набираю высоту три тысячи метров. Земли, конечно, не видно. Кружу над тем местом, где вышел из облачности. Если, думаю, облака куда-нибудь ветром сносит, то и меня вместе с ними. Стратостат полетит – и его тоже должно снести.

Кружим час, другой, а стратостата все нет. Я уже стал сомневаться, не проворонили ли мы его.

Пошли на снижение. Нырнули в облака. Думал, туман поднялся от земли и мы сядем при хорошей видимости. Триста метров высоты – не вижу земли. И только на расстоянии ста пятидесяти метров показалась Москва-река. Полетели вдоль реки на аэродром. Самолет стало прижимать к земле. Прижало метров до десяти. Даже на этой высоте земля местами скрывалась. В Москве туман еще не разошелся.

Бензина осталось на один час. Решил вернуться и сесть где-нибудь в поле. Подлетаю к Одинцову – смотрю, огромное ровное поле. Можно садиться.

Катимся по земле – ничего. Вот-вот машина должна остановиться, но вдруг колеса погружаются в рыхлую землю, хвост поднялся, самолет стал на нос.

– Сняли! – кричу фотографу.

Вылезаем, смотрим – сломался винт. Подождали, пока

сельсовет поставит к самолету караул, и пошли на станцию.

По дороге нас догнала легковая машина. Ее хозяин любезно согласился довезти нас до Москвы. От него мы узнали, что стратостат не полетел, так как отсырела оболочка.

Это был наш первый неудачный полет за стратостатом.

Вскоре командир отряда снова мне приказал: [8

– Завтра ты должен вылететь с этим же фотографом и заснять стратостат. Если будет туман, ни в коем случае не вылетать.

– Слушаюсь!

Прихожу утром в аэропорт. Туман. Встретил опять тех же товарищей. Они говорят, надо немедленно вылетать, скоро пустят стратостат.

– Не могу, – ответил я, – мне приказано в тумане не вылетать.

Хотя туман был настолько тонок, что просвечивало голубое небо, видимость была еще неважной. Пока мы спорили, стратостат пустили. Нам с земли показалось, что он поднимается очень медленно, и я решил, что смогу его догнать. Тут же получил разрешение командира, посадил фотокорреспондента, и мы вылетели.

Набрали высоту три тысячи метров. Потом три двести. Вот, кажется, близко и гондолу хорошо видно, а все-таки нам стратостат не догнать. Махнул рукой, пошел на посадку, но сесть оказалось не так легко. Пришлось подождать минут двадцать в воздухе, пока рассеется туман.

Решили так: ветер слабый, стратостат не должно снести далеко, и, когда он будет снижаться, мы его обязательно снимем.

Сидим ждем. В два часа фотограф узнает: стратостат идет на посадку, высота девятнадцать километров; спустится где-то около Коломны.

«Ого, куда забрался!-подумал я. – Выше заграничных». Пошел на метеорологическую станцию – узнать, не видят ли они его. Мне ответили:

– Его и без приборов хорошо видно. Смотри вон на эту точку – от нее вправо. Видишь?

– Вижу. Ну, он еще держится высоко.

– Семнадцать километров! Идет на снижение.

В шестнадцать часов сообщают, что стратостат снизился до десяти километров.

– Сколько времени он еще будет снижаться?

– Часа два, не меньше. Сядет около Коломны.

Я рассчитал: до Коломны лететь тридцать пять минут; чтобы успеть, надо вылететь в семнадцать часов. Так и сделали.

Опять набрали максимальную высоту. Смотрю вперед – рассчитываю увидеть стратостат. Лечу уже тридцать минут, а

стратостата не вижу. Фотокорреспондент тоже [8 вглядывается в пространство. До захода солнца осталось минут сорок. Вдруг замечаю желтый от солнца шар стратостата. Ага, наконец-то попался! Теперь-то уж я тебя не упущу: заснимем и сверху и с боков! Но почему его так плохо видно? Наверное, сядет не в Коломне, а гораздо дальше.

Попросил я у товарища бинокль, стал смотреть, но никак не могу нащупать стратостат. Бросил машиной управлять, взялся обеими руками за бинокль – боюсь, не вырвало бы его из рук ветром. Машина начала вилять то вправо, то влево, потом полезла вверх. Толкнул я ручку, опять смотрю – никак не могу поймать стратостат! Отдал фотографу бинокль, стал всматриваться невооруженным глазом. Видно хорошо. Заметил даже оттенки. Непонятно только, почему гондолы не видно.

Фотограф долго прицеливался биноклем, потом положил его и показывает мне знаком: вот, дескать, мы его сейчас снимем. Начал готовить фотоаппарат.

Я лечу к стратостату и думаю: почему это он не снижается? Неужели опять поднимется в стратосферу и будет там ночевать? Он будто идет не вниз, а выше.

Вот уже под нами Рязань, солнце скоро сядет, а ночью лететь в Москву опасно. Мой самолет не оборудован для ночных полетов. Снова я махнул рукой и повернул на аэродром.

Минут за двадцать до прилета в Москву солнце село.

Вдруг фотограф толкнул меня и показал назад:

– Вон, смотри, наш стратостат все еще высоту набирает. Вероятно, у него гондола оборвалась.

Посмотрел я назад. Мать честная! Да это же не стратостат, а луна…

Без пропеллера

Иной раз случались в полетах такие неожиданности, что, пожалуй, расскажи мне про них кто-нибудь другой – не поверил бы. Кажется, все проверено, предусмотрено, машина в порядке – и все же всегда надо быть начеку. Кто, например, мог бы предусмотреть такой случай?

Лечу я как-то спокойно на высоте трехсот метров. Пассажирская машина, уже испытанная и пролетавшая не один рейс, идет ровно, моторы работают дружно. Вдруг [9 раздается сильнейший удар по пилотской кабине. Как будто тяжеленной кувалдой стукнуло. Что это такое? Кто совершил нападение на наш самолет?

Машина накренилась вправо, задымил один мотор. Чтобы не загореться, я выключил все моторы. С трехсот метров падать недолго. Вот уже подо мной деревня, овраг, пахотное поле… С большим трудом увернувшись от домов и оврага, я опустился на поле.

Выскакиваю из кабины, бегу к моторам, смотрю – нет пропеллера.

Детально осмотрев пилотскую кабину, мы с бортмехаником установили такую картину.

Пропеллер оторвался в воздухе вместе с носком вала. Продолжая вращаться, он прилетел к нам в пилотскую кабину «попрощаться», разбил стекло, оторвал часть обшивки и упал вниз.

Скоро деревенские ребятишки принесли нам виновника всех этих бедствий – они нашли пропеллер в километре от места посадки.

Долго мы ломали голову над тем, отчего это могло получиться. Но ничего понять не могли. Решили, что вал просто не выдержал нагрузки.

Комиссия, приехавшая на место аварии, подтвердила наш вывод.

Меня премировали за то, что я не растерялся и спас самолет.

Предусмотреть все, что может с тобой случиться в воздухе, очень трудно. Поэтому, как бы хорошо ни вела себя машина, лётчик не имеет права ни на секунду ослаблять внимание. Меня в этом убедил не один случай.

Однажды я летел из Казани в Свердловск с пассажирами и заметил, что манометр правого мотора перестал показывать давление масла.

– Что случилось? – спрашиваю бортмеханика.

Он и сам почувствовал неладное и осмотрел мотор, хотя в полете это сделать нелегко. Оказалось – лопнула масляная трубка и в баке не осталось ни капли масла.

Вижу, дело плохо. Без масла того и жди что мотор сгорит. Надо садиться, и немедля. А где сесть? Внизу поле, как будто ровное. По тому, как идет дым из трубы какой-то избенки, определил направление ветра. Пошел на посадку. Земли коснулся хорошо. Самолет катится ровно. Только я подумал, что все в порядке, как чувствую – кренит [9 направо: спустила правая покрышка. Обод колеса зарылся в землю. Под левое крыло поддуло – самолет стал на нос и загорелся.

Я приказал механику позаботиться о пассажирах, а сам бросился к огнетушителям.

Не прошло и минуты, как в пассажирской кабине никого не осталось. Огонь уже охватил крылья. Стало жарко.

Я отступил в пассажирскую кабину. Огонь догнал меня и там. Загорелись передние кресла. Смотрю, на креслах валяются брошенные пассажирами портфели, на полу – чемоданы, мешки с почтой. Надо спасать.

Ногой я разбил окно и начал выбрасывать вещи. Огонь наступает, а я отступаю, но стараюсь ему ничего не оставить.

Не знаю, сколько времени я так «поработал», только слышу – кричат:

– Спасайся! Сейчас начнут рваться бензиновые баки!

Этого я как раз не боялся. Баки были алюминиевые – они быстро прогорали, вернее – плавились, но не рвались.

Я продолжал работать, выбросил даже кожаные подушки с четырех кресел.

На земле народ не успокаивался. Мне кричали:

– Прыгай скорее! Сейчас самолет рухнет!

Минуты через две после того как я очутился на земле, самолет рухнул. Он сгорел весь, хотя и был металлический.

Много я пережил, перечувствовал после этой аварии.

Ночью я бродил вокруг места, где сгорел мой самолет, и все думал: что же случилось? Почему лопнула покрышка? Ведь машина шла на посадку и села хорошо.

Я пошел проверить след посадки и вдруг чуть не напоролся на зубья бороны. Вот что погубило самолет!

Поучительного в таких авариях мало – ведь подобные неожиданности наперед не учтешь. Я бы, возможно, и забыл о них, но однажды мне пришлось все это припомнить при очень серьезных обстоятельствах.

Было дано ответственное правительственное задание. Для его выполнения отбирали лучших летчиков. Всем, конечно, хотелось

принять участие в этой работе. И мне также. Я подал свои бумаги и заявление.

Вдруг вызывает меня Валериан Владимирович Куйбышев. [9

Принял меня ласково, расспрашивал о том, где и как я летал, какой у меня опыт. А потом спросил:

– Сколько у вас было аварий?

– Четыре.

– А тут в ваших документах сказано, что семь.

Я просто подскочил: неужели товарищ Куйбышев думает, что я ему солгал? Что греха таить, я покраснел, страшно смутился и начал сбивчиво объяснять, какие и от чего бывают аварии, что называется у нас аварией, а что – просто поломкой.

Валериан Владимирович слушал меня спокойно, потом улыбнулся и сказал:

– Да вы не волнуйтесь, а расскажите мне какой-нибудь случай, и сразу будет все ясно.

Тогда я и рассказал историю с потерей в воздухе пропеллера.

Товарищ Куйбышев внимательно выслушал меня и разрешил мне принять участие в спасении челюскинцев.

Валяный сапог

Неожиданно меня вызвали в Управление Гражданского воздушного флота.

– Товарищ Водопьянов, – сказал заместитель начальника, – мы хотим вас командировать в Хабаровск для того, чтобы открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

– Я еще очень молодой летчик, – удивленно ответил я, – а вы меня посылаете на такую ответственную и трудную работу.

– Вот и хорошо, что молодой. Там как раз нужны молодые и крепкие люди.

Тогда Крайний Север и Дальний Восток слыли прямо пугалом. О полетах в Сибири и Арктике рассказывали ужасы. Как раз в то время в полете на Северный полюс потерпел крушение дирижабль «Италия». Пригашавшим участие в спасении потерпевших аварию на «Италии» первым полярным летчикам Чухновскому и Бабушкину пришлось преодолевать огромные трудности. Куда уж мне летать в этих неизведанных краях! Понятно, я колебался, прежде чем принять лестное предложение.

Видя мое смущение, начальник подошел, положил свою руку мне на плечо и ласково сказал: [9

– Поезжай, Михаил, не пожалеешь… Я старше тебя и знаю, что не пожалеешь…

Я согласился, и это решение определило мою дальнейшую судьбу.

…В Хабаровск мы прибыли поездом. Мороз стоял тридцать шесть градусов. Дул сильный ветер. Пока кучер довез меня до гостиницы, я так замерз, что зуб на зуб не попадал. «Разве можно летать в такой мороз!» – думал я.

На другой день мне дали пассажирский самолет, чтобы опробовать его в воздухе и подготовить к полету на Сахалин. Но прежде чем лететь, надо запустить мотор. А ему «не нравится» мороз, и он никак не хочет запускаться. Десять дней мы мучились, и все без толку. На одиннадцатый день бортмеханик заявил мне, что нашел средство, как запустить мотор на ветру и в мороз.

Посмотрел я на его изобретение и не мог удержаться от смеха. Оно состояло из трех предметов: валяного сапога с отрезанным голенищем, веревки и резинового шнура (амортизатора).

Приступили к запуску. На одну лопасть винта надели валенок; к нему привязали веревку. Под веревку пропустили резиновый шнур так, чтобы оба конца его были одинаковы и не

меньше пяти-шести метров.

За концы амортизатора взялись по четыре человека рабочих и натянули его настолько, насколько хватило сил. Другую лопасть винта придерживал рукой механик с таким расчетом, чтобы весь упор приходился на вал мотора. По счету «три» механик толкнул лопасть вниз. От сильной натяжки винт резко повернулся, амортизатор с валенком сорвались с лопасти и с бешеной скоростью пролетели между тянущими людьми. Мотор хотя и не завелся, но наконец за десять дней дал первую вспышку. Настроение у людей сразу поднялось. Не теряя времени, натянули второй раз амортизатор. Рывок, опять вспышка, но мотор не завелся.

– Товарищ пожарный, – крикнул механик, – брось караулить огнетушитель! Видишь, мотор не запускается, значит, и не загорится. Давай помоги!

Кроме пожарного пришли и еще люди. Теперь стали тянуть человек двенадцать, и так усердно, что один конец амортизатора оборвался. Часть людей полетела вверх тормашками, а злосчастный валенок сорвался и полетел на тех, кто тянул за другой конец, и угодил пожарнику прямо [9 в лицо. Когда он поднялся, мы увидели – вокруг левого глаза все почернело и опухло.

– Не буду я больше тянуть, ну его к черту! – сказал обиженный пожарник, держась за лицо, и с достоинством добавил: – Пешком скорей дойдешь до Сахалина, чем на вашем самолете!

Но мы продолжали работать. Крутили весь день, а запустить мотор так и не удалось.

На следующее утро решили подогреть мотор. Нашли большой брезент, накрыли им мотор, разыскали трубы, две паяльные лампы и начали греть. Грели часа три. Опять натянули амортизатор, дернули – мотор пошел! Но винт только сделал несколько оборотов и остановился.

Двенадцать дней мы потеряли для того, чтобы запустить мотор. За это время фраза пожарного: «Пешком скорей дойдешь!» – стала на аэродроме крылатой.

Но, как над нами ни смеялись, на тринадцатый день мы поднялись и улетели открывать линию Хабаровск – Сахалин.

Встреча прошлого с будущим

Самолеты на Дальнем Востоке нужны были как нигде. Расстояния здесь огромные. Попасть из одного места в другое очень трудно.

Поездка на остров Сахалин была, например, очень сложной и рискованной. На Сахалине, служившем при царском правительстве местом ссылки, как и всюду, налаживалась новая жизнь. Все больше и больше людей, грузов и почты надо было перебрасывать с Большой земли на отдаленный остров. Летом, в короткие навигационные месяцы, на путешествие от краевого центра Хабаровска до Сахалина уходила неделя, а то и десять дней.

Татарский пролив, отделяющий остров от материка, редко бывает спокойным. Там часто свирепствуют ураганы. Иногда несколько суток пароходы там штормуют, болтаются в море и не могут подойти к берегу. Бывает, что суда выбрасывает на скалы. Зимой еще хуже. Выпадает снег, ровно покроет замерзший залив, подует ветер, и получаются огромные надувы. Ломается лед, и глыбы его налезают друг на друга. [9

Зимой на поездку от Хабаровска до Сахалина – на лошадях и собаках вдоль замерзшего Амура, а затем по торосистому льду Татарского пролива – уходил целый месяц. Каждому командированному на Сахалин выдавалось две тысячи рублей: одну тысячу на покупку меховой одежды, другую – на продовольствие, наем лошадей и собак. Билет же на самолет стоил триста пятьдесят рублей. Воздушное путешествие длилось шесть часов.

…Помнится, как, пролетая в первый раз вдоль Амура, мы увидели с высоты маленькое село на высоком берегу. Это было Пермское, на месте которого несколько лет спустя вырос город юности Комсомольск-на-Амуре.

Отправляясь в полет, я и мои пассажиры оделись по-полярному. Мне достались очень красивые унты из собачьего меха. Они были мне немного малы, хотя ног особенно не жали.

До первой посадки на пути – Верхнетамбовской, триста пятьдесят километров, – летели мы два часа двадцать минут. Уже в первый час полета ноги у меня замерзли так, что я готов был сесть куда угодно.

Первое живое существо, приветствовавшее нас, спустившихся с небесной высоты на землю, была собака. Она, видимо, выбежала из деревни вместе с остальными жителями Верхнетамбовской, но намного опередила их. Вслед за кудлатым псом показались

мальчишки, несшиеся сломя голову. Потом появилась целая демонстрация с красными флагами – школьники во главе с учительницей. За ними степенно шли взрослые.

Как только мы сели, я не обращая внимания на приветствия, побежал, подпрыгивая, в село, забежал в первый попавшийся дом и сунул ноги в горячую печурку. Через несколько минут пришел в себя, осмотрелся. В доме никого, все, должно быть, ушли к самолету.

Через четверть часа зашел один из моих пассажиров:

– Я видел, как ты ринулся в дом. Что с тобой?

– Вам хорошо лететь в закрытой кабине, а у меня ноги закоченели. Не могу дальше лететь в этих красивых унтах.

– А ну-ка попробуй мои!

Примерил его унты – полезли на две пары шерстяных чулок. Правда, унты были старые, лохматые, некрасивые.

Выходит, не все, что красиво, – хорошо!

Мотор нашего самолета все время работал на малом газе, чтобы он не замерз. Бортмеханик, стоя на крыле машины, [9 накачивал в бак бензин из бочки. Вокруг собрались все жители деревни. Люди щупали крылья, хвост, лыжи. Подростки и юноши забирались по лесенке и заглядывали в кабину. Взрослые поднимали детей для того, чтобы они смогли посмотреть «нутро» диковинной птицы.

А вот в большом селе Мариинском, где была тоже предусмотрена посадка, нас встретили очень недружелюбно. Никто не позвал даже в дом погреться, выпить чаю. В чем дело? Оказывается, в селе жило много богатеев, которые хорошо зарабатывали на извозном промысле. Они держали помногу лошадей и кучеров и за большие деньги брались перевозить людей через Татарский пролив. Кулаки не без причин смотрели на летчиков как на опасных конкурентов. Самолет приходил на смену лошадям, запряженным в розвальни. Встретились в селе на берегу Амура прошлое с будущим.

Робинзоны

В комнате хабаровского краеведа в маленьком домике около Нижнего базара был настоящий музей. Комната была украшена туесочками разных размеров, шкатулками, ларцами. На полках стояли миски, тарелки и многое другое. Все это было сделано из бересты, и умелые руки народных художников вырезали на них причудливые узоры, вглядываясь в которые можно различить цветы, деревья, рыб, зверей и все, что окружает человека в дальневосточной тайге.

– Береста для нанайца, – сказал хозяин замечательной коллекции, – универсальный материал. Это мрамор тайги, на котором художник запечатлевает виденное. Кроме того, это и «кровельное железо» и даже «фетр», из которого делают широкополые шляпы.

В течение не одного десятка лет этот учитель географии собирал и бережно хранил предметы материальной культуры гольдов, как раньше звали нанайцев, исконных хозяев тайги, охотников и рыболовов, с давних времен обитавших в лесах вдоль Амура. Старый учитель из Хабаровска, радушно принимавший меня, был хорошо знаком с Арсеньевым. В молодости он сам участвовал во многих экспедициях на Амгунь, Горюн, Хунгари и другие таежные реки – сыновние и дочерние притоки Амура-батюшки. [9 Он мог часами рассказывать о тайге и ее обитателях, и слушали его всегда с большим увлечением.

– Вот обратите внимание, – говорил мне краевед, вертя в руках туесок, с которого он старательно носовым платком вытер пыль. – Эта штучка – настоящая загадка для меня. Резьба замечательная, а узор необычный для нанайских изделий. Посмотрите!

Среди переплетений геометрического орнамента повторялся странный рисунок: контур самолета и вокруг него длинные побеги камыша.

Действительно, непонятная фантазия резчика! Если он и захотел изобразить самолет, то почему не в полете, а среди камышей! Однако… Кажется, есть в этом свой смысл.

Еще и еще раз вглядывался я в нехитрый узор на бересте. В памяти всплыло одно событие прошлого.

– Если у вас есть время и терпение, – сказал я хозяину домашнего музея, – я расскажу вам одну историю.

Учитель молча наполнил стакан чаем и стал набивать табаком свою трубку, как бы приглашая этим начать рассказ.

– Это случилось двадцать пять лет назад. Однажды я летел из

Николаевска в Хабаровск. Была весна. По Амуру сравнительно недавно прошел лед…

– А вы знаете, – перебил меня собеседник, – что по Амуру идет разноцветный лед. Местные жители говорят, что синий лед – из Тунгуски, желтый – из китайских рек, зеленый – из Уссури.

– Слышал, – ответил я, – и сам видел. Только тогда льда уже не было. И широко разлившийся Амур был одного – грязно-желтого цвета. Вдоволь напоенная таежными водами, низвергавшимися мутными потоками с косогоров, могучая река несла свои глинистые воды в океан. Бескрайний, беспокойный Амур затопил почти все островки и отмели, плескался и бился в обрывы.

Дул крепкий лобовой ветер. Я летел, с трудом преодолевая все возрастающее сопротивление встречного воздушного потока, то и дело бросая тревожный взгляд на бензомер. На борьбу с ветром уходило очень много горючего. Хватит ли бензина до Хабаровска?

Лететь оставалось еще километров пятьдесят, а столбик за смотровым стеклом бензомера приблизился к нулю. Стал фыркать мотор. Делать нечего, надо садиться. Без бензина не полетишь! [9

Я решил опуститься на фарватер реки, чтобы просить о помощи какой-нибудь встречный пароход. Как летел против ветра, так и пошел на посадку. Поплавки коснулись воды, вздымая мириады брызг. Машина пробежала десяток-другой метров по реке, и в эту минуту окончательно заглох голодный мотор.

Нас покачивало на сильной волне. Как на грех, Амур в это время был пустынен, ни одной лодки на горизонте.

А ветер все крепчал и крепчал. Беспомощный самолет относило в сторону, к островку, поднимавшемуся в стороне от фарватера.

По моему приказанию бортмеханик «бросил якорь». Но и это не помогло. Ураганный порыв ветра сорвал нас с якоря и понес в сторону.

Машину на воде повернуло, и она плыла теперь хвостом вперед. Мы были не в силах изменить направление ее все убыстряющегося хода. Вот-вот самолет разобьет о берег. Мы приготовились к худшему, когда машина въехала в густой кустарник, окружавший остров. Но все обошлось благополучно. Как лодка, повинуясь последнему сильному удару гребцов, вползает носом на берег, так и поплавки нашего самолета, пятившегося назад, въехали на глинистый береговой откос. Закрепили как могли машину и пошли осматривать наше

пристанище.

Остров был небольшой и необитаемый. Позади него, метров через семьсот – восемьсот бурлящей воды, поднимался обрывистый таежный берег. Тайга стояла еще почти без зелени, но уже не была окрашена в скучный серый тон, как зимой. Она стала желто-красной с частыми зелеными пятнами кедров.

На нашем острове ольхи с крапинками на коре распустили красноватые почки. Зеленели вербы. Вокруг из мутной воды торчала щетиной черная прошлогодняя трава, успели распуститься какие-то белые цветочки.

Воздух был пряный, насыщенный весенними таежными запахами – свежей зелени, древесных соков, цветов, рыбы…

«Хорошо здесь. Я прямо чувствую себя Робинзоном», – сказал, улыбаясь, один из моих пассажиров – веселый хирург из Хабаровска, летавший в Николаевск для срочной и трудной операции. Другой пассажир – немолодой грузный инструктор крайкома партии – молча курил папиросу за папиросой. Молчал и бортмеханик. [9

Мне остров не понравился, и вот почему: очень уж он был отдален от фарватера. От главного русла, по которому шло движение пароходов, барж и плотов, нас отделяло по крайней мере километра полтора. В Амуре в тот год стояла такая высокая вода, что контуры противоположного берега еле различались в туманной дали.

Увидят ли нас здесь, услышат ли?

Вдалеке показался белый пассажирский пароход. Он медленно плыл, шлепая по воде колесами. Когда пароход поравнялся с островом, я сделал из револьвера несколько выстрелов в воздух. Вспуганные утки стремглав вылетели чуть ли не из-под самых наших ног. Но на пароходе выстрелов не услышали. Покачиваясь на волнах, он шел вперед вдоль отдаленного от нас берега.

Начало смеркаться.

«Утро вечера мудреней, – сказал я. – Давайте, друзья, закусим. Что у нас есть съедобного?»

Запасы оказались невелики: пять банок мясных консервов и начатая буханка ржаного хлеба.

С утра следующего дня мы стали собирать валежник для костра, решив поддерживать его дотемна. Авось с реки заметят! Костер разгорелся на славу, гудящий столб пламени и черного дыма отвесно поднимался в небо. Был составлен график дежурства у костра и заготовок валежника. Пылал неугасимый костер, по оживленной водной магистрали шли пассажирские пароходы и буксиры, но нас никто не замечал. Напрасно я

стрелял, израсходовав все патроны, – в том, какая это была непредусмотрительность, мы вскоре убедились, – напрасно размахивали рубашкой, привязанной к длинной жерди, – нас не замечали.

Вынужденная посадка затягивалась. В дурацкое положение мы попали: сидим на судоходной реке, и ни туда и ни сюда…

Консервы и остаток хлеба были уничтожены во время скудного завтрака. Больше есть было нечего. Доктор, не унывая, работал топором и посмеивался над инструктором крайкома, уверяя, что его жировая прослойка позволяет голодать без вреда для здоровья по крайней мера дней десять. А тот мрачно посасывал соломинку – кончились папиросы и безумно хотелось курить. Мой молчаливый бортмеханик мастерил лук и стрелу. Да, лук! На это первобытное оружие, хоть мы и живем в двадцатом веке, была вся наша надежда.

Если бы мы попали в тайгу попозднее, она бы нас прокормила. Сколько в ней бывает всякой ягоды: клюквы, брусники, голубики, разных грибов. А сейчас – ничего.

Злые и голодные, мы легли спать.

Третий день на острове был самым тяжелым. Очень хотелось есть.

«Кажется, я не гожусь в Робинзоны. Не такое это веселое занятие», – заявил заметно поскучневший доктор.

Бортмеханик с луком оказался не очень добычливым охотником. Только к вечеру он подбил тощего селезня. Самое же неприятное было то, что люди потеряли веру в возможность скорого вызволения. Костер хоть и горел, но был не таким дымным, как накануне.

Однако когда забрезжил рассвет четвертого дня, костер все-таки разожгли вновь.

Утро было теплое и сырое.

Дождь не шел, но на землю падала мельчайшая водяная пыльца. Река побелела и была похожа на густой туман, застлавший все вокруг. Одинокая лодка, плывшая вдалеке, казалась висящей в воздухе.

Мы, как дикари, стали прыгать вокруг костра и вопить во весь голос, стараясь привлечь внимание гребца.

И свершилось чудо: лодка пошла к острову.

Энергичными взмахами весел человек быстро гнал лодку к нам.

Вот она уже приблизилась настолько, что можно было увидеть, что это нанайская оморочка и сидит в ней девушка с длинными черными косами. На девушке был халат из синей китайской дабы – прочной хлопчатобумажной материи, –

расшитый по подолу бисером. На ногах длинные кожаные чулки и улы – обутки из кожи щуки или линька.

Девушка подогнала свою оморочку к самому самолету, но, не решаясь выйти, встала в лодке и крикнула:

«Ты – лоче?»

Партработник – местный старожил, как выяснилось немного понимавший по-нанайски, крикнул:

«Да, да, лоче!»

«Бать-гапу!» – раздался в ответ звонкий голос девушки.

«Она спросила, русские ли мы, – перевел инструктор, – и поздоровалась с нами».

«Передай ей, что мы ужасно голодны», – сказал доктор.

«Мы очень есть хотим!» – крикнул инструктор.

Девушка почему-то удивилась, что-то сказала по-нанайски, потом села в лодку и, взмахнув веслами, круто повернула оморочку от берега.

«Вот те раз, чего она от нас удирает?» - испугался бортмеханик.

«Не волнуйся! Обещала привезти мясо и рыбу. Будьте уверены – привезет», – сказал инструктор.

Часа три прошло в томительном ожидании. А вдруг девушка не вернется? Что тогда делать? Но вот показалась на желтой воде черная точка, двигающаяся по направлению к нам, и у нас отлегло от сердца.

Девушка привезла здоровый кусище вяленой сохатины и десяток свежих серебристых хариусов, лов которых, как известно, особенно удачным бывает весной. Захватила она и соль в маленьком берестяном туеске.

Пока варилась уха и готовилось жаркое, наша спасительница оживленно беседовала с инструктором. Я рассматривал молодую нанайку. У нее была матовая желтоватая кожа, выдающиеся скулы и алый рот. Взгляд иссиня-черных, чуть скошенных глаз внимательный и задорный.

Она что-то быстро-быстро говорила своему собеседнику и вдруг заливисто рассмеялась.

«Что это она смеется?» – полюбопытствовал я.

«Говорит про нас: «По небу летал, на реку садился».

Лицо девушки стало серьезным и речь более медленной. Инструктор выслушал ее, сказал, что в стойбище сейчас нет мужчин – все ушли на рыбную ловлю. Дома остались лишь женщины, старики да шаман.

Узнав, куда она отвозит рыбу и мясо, шаман долго ругался и кричал, что это прилетел злой дух и кто с ним будет иметь дело, тому не будет удачи. Однако девушка не испугалась шамана,

потому что знает, что лоча – русские – друзья нанайцев.

…Под вечер девушка доставила меня на лодке в своз стойбище.

Нельзя было не любоваться, с какой ловкостью и сноровкой она управляла своей утлой лодчонкой. Как видно, из поколения в поколение передавалось это умение сыновьям и дочерям отважного племени таежных охотников и рыболовов.

В доме отца нашей спасительницы, полуземлянке, похожей на китайскую фанзу, в середине которой пылал очаг, собралось много старых и молодых нанайцев, вернувшихся с рыбалки. Все они были худые и темнолицые, закаленные морозами и свирепыми амурскими ветрами, обожженные нещадным дальневосточным солнцем. От их одежды пахло звериным салом, рыбой, табаком и черемшой – диким чесноком.

Они были на редкость гостеприимны, хотя говорить с ними было нелегко – запас русских слов у них был очень ограничен.

Девушка сидела поодаль и при тусклом огоньке светильника вырезала что-то на бересте.

Меня накормили вкусной кашей из чумизы с сухой кетовой икрой и жареной сохатиной и уложили спать на мягкие шкуры.

…Потом все было очень просто. На лодке мы добрались до парохода, шедшего в Хабаровск, и остановили его.

Я передал с капитаном записку, и катер вскоре доставил нам бочку бензина.

Майла Заксор – так звали нанайскую девушку, которую я никогда не забуду, – провожала нас. Машина была уже высоко в воздухе, а она все стояла в оморочке, приложив козырьком свою смуглую руку к глазам…

– Как, вы сказали, ее зовут? – перебил меня учитель географии.

– Майла Заксор, я хорошо запомнил ее имя.

– Майла Заксор! Ну теперь мне понятен узор на этом туеске. Я ее знаю,-с удовлетворением сказал краевед. – Она замечательный мастер резьбы.

Потеряли полмиллиона

Самолет шел в селение Каменское. Машина была сильно нагружена почтой. Каждый член экипажа отлично понимал, сколько радости доставят людям эти мешки, набитые письмами, газетами, журналами, книгами. Человек не был тогда избалован здесь регулярной почтой: авиасвязь только налаживалась. Большей частью зимой люди были совсем отрезаны от мира.

Но все же лететь с таким огромным грузом было очень тесно и неудобно.

Чем дальше на север, тем становилось труднее. Под нами расстилались дикие, необжитые места. Пролетаешь сотни километров – и не видишь человеческого жилья.

Не видно было и подходящих посадочных площадок. К тому же начала портиться погода.

В таких случаях каждого члена экипажа начинает сверлить мысль: «А если придется садиться? Сядем ли благополучно. А если сядем, то взлетим ли?»

Конечно, находясь в перегруженной машине, все невольно вспоминали о мешках с почтой.

Поэтому, когда у нас была последняя посадка перед Каменской, бортмеханики решили дать мне бой и избавиться от части груза.

С молчаливого согласия экипажа бой начал радист.

– Прошу вашего разрешения оставить здесь, в Гижиге, несрочный груз – билеты осоавиахимовской лотереи для базы Каменской. Этот груз хотя и не особо тяжелый, но места занимает много, а у нас и без того тесно, работать невозможно.

– А не получится ли так, – заметил я, – везли почту на самолете, люди на нее надеялись, а она через год приедет на пароходе?

– На этот счет не беспокойтесь. Отсюда в Каменское через каждые два дня почта отправляется на нартах. На третьи сутки будет на месте.

Этим доводом меня, что называется, «приперли к стенке», и я сдался:

– Если так – сгружайте.

…На аэродроме все готово к отлету. Моторы нагреты, в них залито горячее масло. Выброшенные из кабин пачки лотерейных билетов лежат на снегу возле машин. Ветер треплет разлохматившуюся бумагу, в которую они завернуты.

Налили воду, приступили к запуску моторов. Сейчас они взревут, и мощная струя воздуха от винта может разметать по

полю плохо упакованные билеты. Чтобы этого не случилось, наш радист небрежно отбросил их в сторону.

– Что же ты почту не сдал? – спрашиваю я у радиста.

– Сейчас приедут и возьмут, – весело отвечает он. – Никуда не денется!

Пора было вылетать, и мы, так и не дождавшись замешкавшихся почтарей, отправились.

Ярко светило солнце. Ослепительно блестел снег. Установилась идеальная летная погода, которая не балует нас на Севере. Настроение было превосходное.

Вот уже показались две радиомачты и кучка домиков возле них. Это и есть культбаза.

Как только люди заслышали жужжание моторов в воздухе, из всех домиков, откуда ни возьмись, выбежало столько народу, что наши пошутили:

– Теперь понятно, почему такая большая почта. Тут плотность населения выше, чем в центре города!

– А вот, – сказал я, – сейчас они всей своей плотностью кинутся на почту, и кое-кому не хватит. Вот и неприятно будет!

Но неприятность оказалась не там, где я ее ожидал.

Едва разошелся тепло встретивший нас народ, ко мне подошел начальник культбазы. Вместе с ним к самолету подъехали нарты с вооруженной охраной и принялись забирать почту.

– Что это вы сегодня с охраной? – спросил я у начальника.

– Важная почта, товарищ Водопьянов!

Он лично развязал каждый мешок и по описи проверил его содержимое. Когда машина была полностью освобождена от груза, начальник снова подошел ко мне.

– А где же главная почта? – спросил он с беспокойством.

– Какая это – главная?-удивился я. – Здесь все, что у нас было. Только лотерейные билеты в Гижиге остались.

– Нет, здесь не все, – настаивает начальник. – Вот, смотрите: Хабаровск сообщил, что на вашей машине выслано полмиллиона денег! Куда вы их запрятали?

– Да что вы! – возмутился я. – Разве бы мы стали шутить с таким грузом!.. Не было у нас никаких денег. Мне не раз приходилось возить деньги на Сахалин. Я знаю, что их упаковывают в специальные кожаные мешки.

– Я не знаю, как и во что были упакованы деньги, – продолжал начальник, – я знаю только, что их с вами выслали из Хабаровска.

Здесь я уже обеспокоился не на шутку. Вместе с начальником мы перерыли всю почту, но никаких денег не нашли.

– Может быть, – говорит тогда он, – вы не лотерейные билеты, а наши деньги оставили в Гижиге?

– Что вы, шутите? – обиделся я. – Как это может быть? Билеты были в такой разлохмаченной бумаге… Разве деньги так пакуют!.. Впрочем, на всякий случай проверим!

Один из красноармейцев побежал на рацию. Когда он вызвал Гижигу, я попросил вскрыть несколько пачек, брошенных нами на аэродроме, и узнать, что именно хранится в бумажной упаковке. Прошло некоторое время – Гижига вызвала нас, сообщила, что в бумажных пачках нашли деньги счетом полмиллиона рублей, и запросила, что с ними делать.

Я до сих пор не знаю, почему эту сумму отправили без надлежащей упаковки. Мало ли что могло быть! Возможно, что в нужный момент просто не оказалось свободных кожаных мешков. Но когда я вспоминаю валяющиеся в снегу и грозящие ежеминутно разлететься полмиллиона рублей, я говорю себе: «Если уж взял груз на самолет, то изволь его доставить на место!»

Верещагинские сапоги

В тот год на острове Сахалин должны были начать изыскания пути для постройки новой железной дороги. К городу Александровску подошел ледокол «Добрыня Никитич». Он привел пароход, на борту которого было пятьсот участников изыскательской экспедиции.

Люди сошли на берег. Им устроили радостную встречу. Все было хорошо. Но уже на другое утро оказалось, что все очень плохо из-за одной «мелочи»: все приехавшие были кто в валенках, кто в ботинках. Нечего было и думать о возможности начать работу. Без сапог и шагу ступить нельзя. А сапог, да еще в таком количестве, в Александровске не оказалось.

Экспедиция сидела в вынужденном бездействии. Каждый день этой своеобразной «безработицы» большой группы людей приносил государству огромные убытки.

Срывались сроки изыскания новой трассы.

Местные власти забили тревогу: полетели радиограммы во все населенные пункты Сахалина. Сапоги нашлись в селе Верещагине, за триста пятьдесят километров от Александровска. Тем временем весна наступала все более деятельно, лед отошел от берегов. Сообщение между населенными пунктами на собаках и лошадях было прервано.

Как доставить эти сапоги?

Весенняя распутица сделала непроходимыми даже немногие тропинки. Морским путем тоже не воспользуешься: Верещагино расположено в северной части Сахалина, там стоит сплошной лед. Положение безвыходное.

В это время прилетел я, и меня сразу попросили слетать в Верещагино за сапогами.

– Без разрешения начальника управления, – ответил я, – не имею права никуда летать. Пошлите радиограмму в Хабаровск. Если разрешит – полечу с удовольствием.

В тот же день пришел ответ: «Категорически запрещаю вылет Верещагино».

– Это неважно, – говорят мне в исполкоме. – Мы создали специальную комиссию по этому вопросу и вынесли решение: объявить военное положение и мобилизовать вас для полета за сапогами. Отказаться вы не имеете права.

– Делайте что хотите, – ответил я, – но я не имею права лететь после такой радиограммы. А вдруг я поломаю машину? Что тогда? Ваша комиссия отвечать будет?

– Да ты пойми, – убеждали меня члены комиссии, начиная

горячиться, – люди будут сидеть без дела полтора месяца! Ведь это же государственное дело… А ты рассуждаешь со своей колокольни!

Но я не рассуждал «со своей колокольни». Мне самому очень хотелось полететь, только я не мог пойти на такое нарушение дисциплины. Долго я ломал себе голову и наконец предложил такой выход:

– Вы свяжитесь с моим начальником по радио лично и попытайтесь убедить его. Скажите, что я лететь согласен. Каков бы ни был его ответ, я выполню то, что он скажет.

Утром мне сообщили, что начальник согласен, и я вылетел.

Село Верещагино стоит на берегу Татарского пролива. Полдороги я летел хорошо. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до места. Видимость отвратительная. Ищу место, где сесть. Только найду площадку, развернусь – и потеряю ее. Опять ищу… Летал минут сорок. В конце концов сел.

Машину нагрузили сапогами до отказа. Но вылететь обратно я не рискнул. Решил переночевать и попросил верещагинцев отправить радиограмму, что лётчик Водопьянов прибыл и ввиду плохой погоды вылетит обратно завтра.

Верещагинцы перепутали и отправили радиограмму в Хабаровск. Тем временем в Александровске поднялась паника.

Утром я, ничего не зная, спокойно вылетаю из Верещагина.

Повторилась та же история: сначала погода хорошая, но с полпути – мокрый снегопад. На крыльях стал намерзать лед.

По берегу идти нельзя – облачность его почти закрывает. Морем тоже идти плохо – все сливается в общий фон. Пришлось ориентироваться по плавающим льдинам, еще не отошедшим от берега. Все это изрядно меня задержало.

В это время в Александровске люди тревожно обменивались догадками. Воображение рисовало им жуткие картины: Водопьянов разбился… самолет сгорел…

Всю ночь, которую я спокойно провел в Верещагине, и полдня, когда я крутился над льдинами, на аэродроме дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я еще прилечу.

В середине дня окоченевшие люди грелись у костра и уже толковали о том, что надо посылать на розыски экспедицию.

Вдруг они услышали шум мотора…

Встретили меня очень радостно. Еще бы: благополучно прилетел, да еще сапоги привез!

В Александровске с сапожным вопросом было покончено, но лично мне еще пришлось им заниматься.

Возвращаюсь в Хабаровск. Начальник линии встречает меня

словами:

– В Верещагино летал?

– Летал. По вашему разрешению.

– Никакого разрешения я не давал.

Я изумился:

– С вами же говорил председатель исполкома!

– Первый раз слышу.

Начальник рассказал мне, как он беспокоился, получив мою радиограмму из Верещагина.

– Разве можно было идти в такой рискованный полет? – ругал он меня.

– Зато мы выручили из беды целую экспедицию! – ответил я, а сам думаю: ловко меня эта «сапожная комиссия» провела! Оказывается, они и не думали с начальником разговаривать.

Отряд «самоубийц»

– Итак, вы зачислены в отряд «самоубийц», – смеясь, сказали мне в редакции газеты «Правда».

– Риск – благородное дело!-улыбаясь, ответил я. – Волков бояться – в лес не ходить!

В каждой шутке есть доля правды. Совсем не случайно летный отряд особого назначения назвали отрядом «самоубийц».

В начале тридцатых годов самолеты поднимались в небо главным образом в почти безветренные, ясные дни, когда с высоты отчетливо видно, что делается внизу. Летчики больше ждали на земле хорошей погоды, чем летали. В темные часы суток старались не летать. Только смельчаки отваживались на ночные полеты. Правда, их с каждым днем становилось все больше. Советские летчики начинали борьбу за то, чтобы сделать нашу авиацию всепогодной, не зависящей от времени суток. Но все-таки мало кто решался отправляться в рейс, когда над землей стелется туман, или дует сильный ветер, или падает снег. Летчики же особого отряда должны были это делать.

Читателю газеты все равно, какая на дворе погода – идет проливной дождь или вихрем кружат снежинки, сияет солнце или стоит такой густой туман, что не видно пальцев на вытянутой руке. Подписчик должен получать свою газету по утрам.

Чтобы жители не только Москвы, но и Ленинграда, и Харькова, бывшего тогда столицей Украины (потом уже она была переведена в Киев), получали в одно и то же утро свежий номер «Правды», и был создан наш отряд.

Доставлять по воздуху в другие города пачки отпечатанных газет трудно и невыгодно. Куда проще – перебросить самолетом небольшой футляр с матрицами. Когда страница газеты набрана и сверстана, то есть расставлены по местам все заметки, статьи, заголовки, рисунки, фотографии, на специальном станке под высоким давлением с нее снимают копию на мокрый картон. Это и есть матрица. Картон быстро высыхает, на нем оттиснулась каждая буква, каждая запятая.

Матрица, можно сказать, фотонегатив газеты, с которого можно напечатать сколько угодно снимков. Для этого в любой типографии надо отлить с матрицы металлический оттиск, так называемый стереотип, и поставить его на вал печатной машины. На это уходит полчаса. Для быстрой переброски матриц в большие города страны и была призвана на помощь авиация.

– Эта летная группа не зря будет называться отрядом особого назначения, – сказал, напутствуя нас, начальник Гражданского

воздушного флота. – Отряду поручается ответственная, имеющая большое политическое значение, работа. Доставлять матрицы центрального органа нашей партии в крупнейшие города страны – почетное задание. Его надо выполнять безупречно. Не должно быть ни одного случая, чтобы по вине летчика целый город остался без газеты или получил ее с опозданием. Отряд должен стать показательным и летать круглый год днем и ночью. Кто боится, не умеет летать в любую погоду, тот пусть лучше уходит сразу.

Я был тогда молодым летчиком и не очень еще умел летать по приборам, не видя землю. Слушая начальника, я подумал: не отказаться ли мне? Но ведь он сказал: «Кто боится, тот пусть уходит сразу». Нет, я не трус, я не боюсь, а опыта, в конце концов, наберусь. Я откровенно поделился своими сомнениями с начальником.

– Ты же летал в трудных условиях, открывал линию на Сахалин, – успокоил он меня. – Справишься и здесь!

На Центральном аэродроме, там, где теперь выстроен главный воздушный вокзал столицы, стояли тринадцать самолетов нашего отряда. Это были старые машины разных типов, и среди них – новенький, зелено-голубой Р-5.

Здорово повезло. Самолет с бортовым номером «М-10-94» выделили мне для полетов с матрицами. Эта счастливая машина сыграла потом большую роль в моей жизни.

Бортмеханика прикрепили ко мне молодого, франтоватого, в новенькой кожаной куртке, фуражке с летным «крабом» и щегольских ботинках с ярко-желтыми крагами. Звали его Николаем Ласточкиным.

Утром я предупредил Ласточкина, чтобы он тщательно проверил самолет. Вечером опробуем его в воздухе.

Весь день механик с мотористом трудились на машине. Я ходил вокруг Р-5, любовался им. Уже на земле я полюбил его.

Наконец Ласточкин сказал:

– Через десять минут полетим!

«М-10-94» легко взмыл в воздух. Я обратил внимание, как быстро машина набирала высоту. За несколько минут я достиг на ней две тысячи метров высоты. Самолет отлично вел себя в воздухе, развивал большую скорость.

Я вдоволь покувыркался в небе, делал глубокие виражи, «мертвые петли» и, довольный, посадил переоборудованный из военного в гражданский самолет на аэродром, подрулил на стоянку. Подошел инженер отряда. Спросил:

– Ну как? Все в порядке?

– Самолет ведет себя прекрасно. Можно идти в рейс, –

ответил я.

Бортмеханик гордо заявил инженеру:

– Отрегулирован самолет отлично, на ручку не давит, на крыло не валит!

Я вскинул глаза на механика и подумал: «Откуда он знает, что не давит?»

В это время инженер обошел вокруг машины и вдруг остановился, удивленно посмотрел на меня, потом на механика:

– А почему правый элерон болтается? Почему он как тряпка повис? – повысил голос инженер.

Он подлез под крыло, тут же выскочил обратно и сквозь зубы процедил:

– Управление проверял?

– Так точно. И все ролики смазал, – дрожащим голосом ответил механик.

– А почему не законтрил концы тросов управления? Судить тебя за такие дела надо!

– Я доверился мотористу, – пролепетал Ласточкин.

– Проверять надо! – закричал инженер. – Доложу командиру. Ласточкина придется уволить.

– На первый раз дайте ему выговор, а там видно будет, – попросил я.

На другой день я получил задание: в два часа ночи вылететь в Ленинград с матрицами. Еще раз проверил по карте курс. Механику велел взять с собой карманный фонарик для освещения приборов на случай, если погаснет свет в кабине.

– А мы и без приборов долетим, я запомнил дорогу как свои пять пальцев. Точно по курсу проведу, – ответил Ласточкин.

Вылетели по расписанию. Небо закрыто густыми облаками. На земле пасмурно. Набрал над аэродромом четыреста метров и поставил самолет на курс. На темном фоне земли отдельными островками разбросаны электрические огни. Разобраться, над каким районом летишь, трудно. Дальше пошел темный лес.

Настроение, прямо скажу, невеселое: остановись мотор, куда сядешь в такой темноте? Лечу уже двадцать пять минут, никакой железной дороги не вижу. Вдруг по приборной доске пробежал ярким пятном луч света. Оборачиваюсь и вижу: бортмеханик светит карманным фонариком то за один борт машины, то за другой.

Неужели с управлением что-то случилось?

Пошевелил руками и ногами – все в порядке: рули действуют.

Что тревожит Ласточкина? Вскоре свет фонарика потускнел, – видимо, ослабла батарейка. Я жестом показал, чтобы механик прислонил к уху переговорную трубку, спрашиваю:

– Что случилось?

– Железную дорогу искал, – невозмутимо ответил он. – Видно, она где-то в стороне… Сейчас вставлю новую батарейку. Будьте спокойны, найду!

У меня вырвался стон из груди: «Неужели человек не понимает, что с четырехсот метров высоты железную дорогу карманным фонариком не осветишь! Ну и повезло мне с механиком!»

Через тридцать минут полета впереди увидел много света. Это какой-то крупный населенный пункт. Посмотрел на карту. Должно быть, Клин. Не меняя курса, лечу дальше.

Облачность стала опускаться, высота уже двести метров. Проходит еще тридцать минут. По времени доджей быть город Тверь. И верно. Впереди нижняя кромка облаков освещается электрическим светом. Вот и сам город, слева железнодорожная станция, тут же мост через Волгу. Все в порядке! Лечу правильно.

Стало понемногу светать, внизу появился туман. Пошел бреющим полетом. Под самолетом замелькали деревья, станции, будки путевых сторожей. Двухколейная железная дорога, прямая как стрела, тянулась вдаль.

Но вскоре земля скрылась, окутанная туманом. Лечу вслепую.

Что делать? Решаю пробиваться вверх и лететь над облаками. Набираю высоту. Вот уже четыреста метров, потом пятьсот… Никакого просвета. Машину начало трясти. Глянул на указатель скорости. Стрелка подходит к отметке «сто километров», теряю скорость. Это очень опасно!

Резко отдаю ручку управления от себя, самолет проваливается вниз. Сейчас врежусь в землю. Тяну ручку на себя. Опять уменьшается скорость. Сильно дует в левое ухо. Ясно, машина падает на крыло.

«Вот и все, – подумал я. – Провались все эти полеты. Кажется, в самом деле становлюсь самоубийцей!»

Неожиданно я увидел лес и успел выровнять машину. Не буду больше лезть в туман. А тут еще железную дорогу потерял. Где она – слева или справа? Верчу головой по сторонам. «Где же рельсы? Прямо хоть зажмурься и на пальцах гадай!» Вдруг увидел справа от себя, как из леса клубами вылетает темный дым. Он быстро перемещается. Вероятно, это дым из паровоза курьерского поезда. Значит, я лечу параллельно дороге.

Обогнав поезд, лечу дальше. Погода вроде улучшается. Кажется, порядок. Но посмотрел на компас и ахнул. Что такое? Я же лечу обратно в Москву!

Ясно. Шел по приборам, не раз терял направление и не заметил, как вернулся обратно к тому же месту, откуда попал в

туман.

Развернул самолет, опять держу курс на Ленинград, рассчитывая, что солнце пригрело землю и туман поднялся. Но ошибся. Вскоре передо мной снова выросла темно-серая стена тумана.

Нет, уж больше рисковать не стану. Решаю сесть и переждать, когда улучшится погода. Ищу подходящее место. Под крылом пашни, но они малы. Два раза прицеливался посадить самолет на футбольное поле – мешали ворота. Увидел огороды, иду над ними – тоже недостаточная площадь для «аэродрома». А эти два смежных больших огорода, между собой не перегороженные, годятся!

Определив по дыму, идущему из труб, направление ветра, сел удачно. Самолет остановился шагах в пяти от домика, оказавшегося баней. Прибежали люди, окружили нас.

– Вот так птица! – услышал я детский голос. – Одного огорода не хватило, на два уселась!

– Чуть баню нашу не развалил, – сказала женщина.

– Такой не развалит, – защищал меня мужчина в порыжевшей кожаной куртке. – Не каждый сядет на огород. Летчик, хотя и молодой, летать, видать, мастер. – Он обвел глазами людей и, как человек, понимающий в летном деле, добавил: – Сам летал мотористом, когда работал на аэродроме. Знаю, как гробят машины.

– Если бы я был хорошим мастером, – шепнул я бортмеханику, – то не сел бы здесь, а был уже в Ленинграде.

Лететь осталось более двухсот километров. Оставив Ласточкина у машины, я пошел на железнодорожную станцию, благо она была недалеко. Узнал по телефону, что туман по маршруту рассеивается, видимость до пяти километров, и обрадовался. Лететь можно!

Затащили Р-5 в самый конец огорода. Я сел в кабину, прикинул глазами длину летной полосы и спросил механика:

– Как ты думаешь, Николай, хватит для взлета площадки?

– Почти четыреста шагов намерил, должно хватить, – как всегда, не задумываясь, ответил Ласточкин.

– Эх и шляпы мы с тобой, товарищ бортмеханик! Не обратили внимания на две сосны, которые растут на пути набора высоты.

– Вы сами выбирали площадку для посадки и сами должны позаботиться о взлете! – нахально ответил Ласточкин.

– Замечание правильное. Мне эти деревья не перетянуть и не обойти на высоте.

Люди, помогавшие тащить самолет, слышали наш разговор. Один из них, высокий старик, посоветовал:

– Поговорите, товарищ летчик, с лесником, а мы в два счета смахнем сосны. Они на огороде как ячмень на глазу сидят.

– Где можно найти лесника? – спросил я.

– Вот он тут стоит, с черной бородой… Владимир Иванович! С тобой хочет поговорить летчик. У меня на огороде две сосны надо убрать. Полету мешают!

Лесник подошел к самолету.

– Без разрешения лесничества не могу дозволить валить деревья, – отрезал он.

– Далеко отсюда до лесничества? – спросил механик.

– Верст десять будет до района.

– Завтра, может, улетите! – услышал я насмешливый голос.

– Послушайте, товарищ лесник, как ваша фамилия?

– Зачем это вам?

– Удобней разговаривать, когда называешь по имени и фамилии.

– Владимир Иванович меня зовут, а фамилия Завьялов.

– Владимир Иванович! Меня ждет город Ленина. Вернее, не меня лично, а матрицы, они лежат вот здесь, в кабине самолета.

– Какой газеты матрицы? – спросил мужской голос.

– Центральной газеты «Правда». Сегодня должна выйти в Ленинграде. Могу показать удостоверение, выданное редакцией. Там ясно сказано: «Всем местным партийным и советским организациям оказывать содействие летчикам, которые перевозят матрицы в центральные города Союза». Так что вам отвечать не придется, товарищ Завьялов.

– Ладно! В случае чего, – он обратился к присутствующим, – вы, товарищи, будете свидетелями.

Через полчаса запустили мотор и, чтобы сократить взлетный пробег, по два человека взялись за концы крыльев. Я дал полный газ мотору и кивнул головой, чтобы отпустили крылья. Молодец Р-5! Рванул с места, набрал скорость и, не добегая до бани, пошел в воздух. Все в порядке!

Через час сорок минут мы прилетели в Ленинград. В этот день газета «Правда» вышла с опозданием всего на три часа.

Пожар в воздухе

После короткого отдыха мы с бортмехаником заправили самолет горючим и полетели в Москву.

Погода стояла чудесная. Редкие кочевые и дождевые тучки плыли по небу, но влаги в них было еще мало, чтобы вылиться на землю дождем. Я решил тренироваться водить самолет вслепую. Не зная характера облаков, залез я в черную тучку. Самолет, как пушинку, подхватила невидимая сила, начало бросать в разные стороны. А с приборами не разберешь, что творится; стрелки мечутся, катушка компаса вертится. Я даже подумал: «Как бы при такой болтанке крылья не отвалились».

Чего я только не делал, чтобы вырваться из плена облаков: давал полный газ мотору, отжимая ручку управления от себя, а самолет все несет и несет вверх.

А тут механик вытаращил глаза – не поймет, что творится, машет рукой, чтобы я уходил вниз.

И наконец разъяренная туча, как ребенок надоевшую ему игрушку, бросила самолет вниз. Где-то сбоку я увидел землю, это уже не страшно – высота большая. Поставил машину в горизонтальное положение и опять полез – только не в темное облако, а в светлое, в нем меньше болтает…

Я усиленно продолжал тренироваться и так наловчился, что стал водить самолет в любую погоду.

Вот только бортмеханик Ласточкин после такой тренировки отказался летать со мной, а я и не возражал. Насильно мил не будешь!

Долго я летал хорошо. Матрицы доставлял точно в срок. Бортмеханик ходил со мной другой – Володя Александров, парень серьезный. Свое дело он знал отлично.

В начале ноября назначили меня доставить матрицы в Харьков. Почти весь путь предстояло идти ночью. Но я уже приспособился к ночным полетам. Моросил мелкий холодный дождик. На аэродроме темно. Идешь к самолету и не видишь, куда ступать ногой. Привык я и к этому.

Матрицы уже погружены. Сажусь в кабину. Механик запустил мотор. Меня немного удивило, как быстро он заработал. Через несколько минут попробовал мотор на полном газу – работает удовлетворительно. Правда, обороты немного сбавил, но я на это не обратил особого внимания. «Холодный еще», – подумал я.

Прожектор на взлетной полосе я просил не включать – он слепит глаза. В противоположной стороне аэродрома я замечаю светящуюся точку и, не теряя ее из виду, иду на взлет.

Постепенно набираю скорость. Плавно тяну ручку на себя. Машина повисла в воздухе. Сделав круг над аэродромом, беру направление на станцию «Красная Пресня». Слева – Москва. Она вся в огнях. Серые облака клочьями повисли над столицей.

Вот и станция. Не успел я поставить машину на курс, как под капотом появились искры. Они как фейерверк забрызгали во все стороны.

Что же случилось? Искать причину пожара некогда. Я быстро развернул самолет и взял обратное направление, на аэродром. Высота двести метров. Мотор остановился. Ясно: до аэродрома не дотянуть. Хотя люди там, как видно, заметили, что мы возвращаемся, зажгли прожектора.

Вот уже лучи света совсем близко. Подтянуть бы еще немного – и все в порядке, но не выходит. Направляю машину туда, где темно, там меньше строений. Нажимаю кнопку, под крыльями загораются две ракеты, освещают землю. Вижу огород, за ним мелькнул забор. Дальше препятствий не замечаю – ровное место.

Колеса самолета плавно коснулись земли. Р-5 покатился, уменьшая скорость.

Куда я попал? Еще немного пробежать – и машина, и я с механиком спасены! Но радоваться было рано.

Удар! Что-то затрещало, и все стихло. А под капотом продолжало гореть. Механик схватил огнетушитель, но он не сработал. Я вылез из кабины, быстро поднялся на верхний капот. В воздушной трубе увидел огонь и животом навалился на трубу. Механик в это время пустил в ход шлем и рукавицы. Пожар удалось потушить.

Когда немного пришли в себя, увидели целую гору старых бревен и досок.

– Ну, Володя, вероятно, мы небольшую дачу спихнули!

Через несколько минут показались огни автомобильных фар.

Лучи света шарили по сторонам, искали самолет.

Долго искали нас и наконец обнаружили груду леса и покосившееся крыло самолета. Ясно: мы разбились. Жутко стало. Водитель остановил машину.

Дежурный издали крикнул:

– Водопьянов!!! Михаил Васильевич!..

– Машину гробанули, а сами целы, – ответил я.

Когда автомобиль подъехал к месту аварии, товарищи бросились обнимать нас.

– А мы-то думали, вы разбились. Какое счастье, что вы живы!

На другой день на место вынужденной посадки приехала аварийная комиссия, пришли и мы с механиком. Члены комиссии осмотрели место нашей посадки, покачали головами, а

председатель сказал:

– Да-а… Это большое счастье, что вы не разбились. Скажите, какая звезда вас охраняет?

Попали мы, оказывается, на бывший артиллерийский полигон. Кругом – ямы, воронки от разорвавшихся снарядов. В двадцатых годах построили здесь площадки для выступления артистов в торжественный день Первого Мая. И вот между этих препятствий самолет довольно удачно прошел, и только последняя эстрада помешала, но это было не так страшно, скорость движения уже погасла.

Аварийная комиссия нашла и причину пожара. Нам на аэродром привезли не сжатый воздух для запуска моторов, а по халатности – баллоны, заряженные кислородом. Поэтому с полуоборота и запустили двигатель. Под действием кислорода воздушные клапаны мотора загорелись, вот отчего появились искры, похожие на бенгальский огонь.

Наш добрый друг Р-5 поврежден меньше, чем можно было ожидать. На редкость он оказался прочным. Но все-таки его «раны» надо лечить основательно.

Под строгим контролем бортмеханика Александрова рабочие отряда разобрали машину, перевезли ее в ремонтные мастерские и аккуратно сложили под навесом.

Самолет «М-10-94» стал ждать своей очереди на ремонт.

Авария

…Ничего не вижу. Щупаю голову – вся забинтована. Шарю кругом руками – матрас и железо койки.

– Как же так? – думаю вслух. – Только сейчас управлял самолетом и вдруг очутился на кровати?

– Почему сейчас? – слышу ласковый женский голос. Вы уже трое суток лежите у нас, в Верхнеудинской железнодорожной больнице. Доктор говорит, что у вас сотрясение мозга… Очень хорошо, что вы наконец пришли в сознание!

– Как я сюда попал?

– Вас, товарищ летчик, нашли у разбитого самолета на льду озера Байкал.

– Какое сегодня число?

– Шестнадцатое февраля.

«А вылетел я из Иркутска тринадцатого. Значит, авария прервала мой дальний перелет. Надо во что бы то ни стало его завершить», – думаю я и тотчас прошу медицинскую сестру: – «Пожалуйста, запишите телеграмму и срочно пошлите ее в Москву: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительное ранение. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета для продолжения полета на Камчатку».

Продиктовал телеграмму и снова впал в забытье.

Сестра, конечно, не отправила телеграмму. Она знала, что иногда раненые, в результате сильного нервного возбуждения, называемого шоком, не чувствуют острой боли, не осознают тяжести своего положения. Так было и со мной.

«Легкое», как мне почудилось, ранение оказалось несколькими рваными ранами на голове, из которых четыре были весьма серьезными, переломом нижней челюсти, семью выбитыми зубами, большой раной на подбородке и еще более глубокой на переносице, порезанными надбровными дугами. Врачи наложили на все раны тридцать шесть швов… Много бессонных ночей пролежал я без движения на больничной койке и все вспоминал, что со мной случилось.

…Когда разбитый «М-10-94» был отправлен в ремонт, я. пересел на другой – новенький, только с завода – Р-5 и продолжал на нем доставлять матрицы «Правды» в разные города. Работа эта была интересная, без приключений не обходился ни один полет. И все-таки я был недоволен. Меня не покидала мечта махнуть куда-нибудь далеко на Север, совершить рекордный дальний рейс. После долгих хлопот мне поручили скоростной перелет из Москвы в Петропавловск-на-Камчатке и обратно в столицу,

включенный в план дальних перелетов 1933 года. Мы должны были в кратчайший срок доставить на Камчатку корреспонденцию и захватить оттуда письма в центр Советского Союза. Кроме этого, надо было испытать, насколько самолет Р-5 пригоден к почтово-пассажирской службе в тяжелых зимних условиях.

Я со своим новым бортмехаником Серегиным тщательно готовился к этому воздушному путешествию.

Рассчитывая маршрут перелета длиной в двадцать три тысячи километров, мы решили пройти его за сто двадцать часов, летя каждый день по девять часов. Такая нагрузка была бы вполне допустимой. Обсуждая свои планы перед стартом, мы не спали всю ночь, а днем набегались в поисках разных мелочей. Недаром говорят, что перед поездкой всегда не хватает одного дня. Мы так и не успели отдохнуть.

На всех аэродромах по дальнему нашему пути нас должны были обслуживать в первую очередь, незамедлительно: заправлять горючим и делать все нужное для машины. Одно было плохо – в те годы не было установлено на самолетах радио. Летишь как котенок слепой и глухой. Никогда не знаешь, какая погода впереди. Приходилось пользоваться для этого специальными выкладываемыми наземными сигналами.

Мы вылетали вскоре после полуночи. Через восемь часов полета позавтракали в аэропорту Свердловска и тронулись дальше. Пролетая над Омском, я увидел на аэродроме две длинные световые полосы. Это означало, как было условлено, что путь до Новосибирска открыт, погода хорошая. Я обрадовался: «За одни день пройдем три тысячи километров!» Только я это подумал, как меня обдало паром. Паровое облако, окружившее самолет, закрыло землю. Ясно: в моторе закипела вода. Чтобы он не сгорел, я его выключил. Пар рассеялся, и улучшилась видимость. Я стал тогда планировать. Хорошо, что аэродром был, можно сказать, под боком. Самолет плавно опустился на снег в Омске.

В Омске стоял лютый мороз. Взглянул я на термометр у входа в небольшой деревянный домик, служивший аэровокзалом, и ахнул – ртутный столбик спустился ниже отметки «сорок».

Первое, что я попросил сделать в Омске, – это сменить лопнувший хомутик шланга водяного охлаждения, который явился причиной нашей вынужденной посадки, и налить в мотор воду.

– Пожалуйста, – сказал я начальнику аэропорта, – сделайте это поскорей и сразу же запускайте мотор. А я немного отдохну, все же за день пролетел две с половиной тысячи километров.

Чувствуется усталость…

Через два часа я проснулся и мысленно обругал себя, что спал так долго, мотор уже, наверное, давно запущен, надо было бы уже лететь. Но не тут-то было.

На аэродроме человек тридцать рабочих с уханьем тащили наш самолет к ангару, где легче запустить мотор, совсем застывший на морозе. Для этого нужна горячая вода. Тянули самолет до ангара часа полтора. Потом вижу, что таскают ведра с водой не к нашему самолету, а к стоящему рядом.

– Вы должны дать мне воду в первую очередь. Моя машина – в скоростном полете, – потребовал я.

– Подождете!-невозмутимо ответил мне старший рабочий. – Нальем воду в этот самолет, а потом в ваш. Раз этот начали раньше, так уж и кончим!

Много пришлось нервничать, уговаривать, пока я не добился своего. Из-за неразберихи в Омском порту мы потеряли много часов, столь драгоценных в скоростном перелете. Думали, хватит на остановку часа, а канителились двадцать два часа. А самое неприятное – погода изменилась, начался снегопад.

Потом в Новосибирске, Красноярске, Иркутске нам говорили одно и то же:

– Лучше бы вам лететь вчера, погода начинает портиться!

Конечно, эти слова подгоняли нас. Узнав от метеоролога в Иркутске, что над озером Байкал стоит безоблачная погода, я, решив не отдыхать, поспешил к самолету. Байкал ведь считался самым трудным участком перелета.

В пятом часу утра мы покинули Иркутск и взяли направление к великому сибирскому озеру, которое называют в песне «священным морем». Прошли над горами и лесом, справа по курсу виднелась незамерзающая в этом месте стремительная Ангара. От ее холодной воды поднимался пар. Вот и Байкал. На могучее, глубокое озеро, закрытое ледяным панцирем, глядит молодая луна. Но погода вдруг резко испортилась, начало болтать. Попали в сильный снегопад. Видимости никакой. Решаю вернуться в Иркутск. На развороте машину подбросило. А дальше я уже ничего не помню. От сильного удара разорвало ремни, которыми я был пристегнут к сиденью, и меня выбросило из кабины.

Крепкий мороз остановил кровотечение и привел меня в неполное сознание. Я встал, вытащил из-под обломков бортмеханика, оттащил его от машины и усадил на лед. Конечно, я не понимал тогда, что бедняга Серегин убит. Часа через три после катастрофы работники близлежащей железнодорожной станции Мысовая обнаружили меня бродившим вокруг самолета.

Мое лицо было окровавлено, а руки обморожены. Когда они подошли, я попросил папиросу и потерял сознание.

Из Верхнеудинска меня отправили в Москву, в Протезный институт на «полный капитальный ремонт». Длился он пять месяцев. Меня лечили лучшие врачи и вылечили. Чувствовал я себя совсем здоровым, но все-таки боялся, что врачи забракуют, не разрешат больше летать.

Я порядочно струхнул, когда получил вызов на медицинскую комиссию. «Заставят, думаю, чего доброго, приседать, а я не смогу, правая нога еще плохо гнется». Но дело было не в ноге.

Врачи-невропатологи очень вежливо задавали мне необычные вопросы:

– Расскажите что-нибудь про дедушку или бабушку. Вы их помните?

– Помнить-то я их помню, да что о них рассказывать? Были здоровы, умерли от старости…

– А были ли у вас в роду психические больные?.. Чем болели родители?

Ничего не понимаю. Зачем врачам понадобилось знать о моих предках? Ведь не они, а я собираюсь летать! Все стало ясно, когда главный врач сказал:

– Сердце у вас хорошее, легкие, как кузнечные мехи, работают, но… когда вы потерпели катастрофу на Байкале, у вас было сильное сотрясение мозга.

– Ну и что?

– Придется вас направить в психиатрическую больницу на исследование.

– Так и знал, – говорю, – что у меня не хватает одного или двух винтиков.

– Успокойтесь! Там сумасшедших нет! Просто нервнобольные. А вас определят в санаторное отделение. Я уверен, через неделю вы придете ко мне с хорошим заключением.

– Что делать, – вздохнул я, – придется подчиниться, а то действительно сочтут за сумасшедшего.

Поместили меня в отдельную палату. Круглые сутки свет горит, дверь не закрывают; кто хочет, заходит, задает вопросы, а ты отвечай, за тобой двое в белых халатах следят и точно записывают, как ты отвечаешь.

Однажды вечером больные попросили провести беседу о моих полетах. Я с радостью согласился. «Ну, думаю, пусть попробуют все записать. Уж я наговорю!» Четыре вечера рассказывал по два часа.

Через семь суток я вез в трамвае через всю Москву свою судьбу в запечатанном пакете. Что там? Какой мне вынесли

приговор? Буду летать или забракуют?

Начальник санитарной части Аэрофлота, закрывая рукой от меня бумажку, прочел ее, потом ласково посмотрел на меня и спросил:

– Хотите, прочту заключение вслух?

– Конечно, хочу!

– «Летчик Водопьянов Михаил Васильевич допускается к полетам без ограничений». Идите и летайте смело, здоровье у вас отличное!

Комсомольская помощь

Я воспрянул духом и решил повторить полет на Камчатку. Пошел просить об этом начальника трансавиации, но он категорически отказался выделить мне новый самолет. Я понял, что он намекает не только на Байкал. Совсем недавно потерпели аварию несколько товарищей нашего отряда.

Что же делать? Хоть бы старенькую какую машину дали! И вдруг я вспомнил. Зачем старенькую? Ведь почти совсем новый «М-10-94» ждет еще очереди на ремонт.

– Если не даете новую машину, то позвольте отремонтировать самолет, на котором я с механиком чуть не сгорел, – попросил я начальника.

– Это когда с матрицами летал?

– Так точно. Этот «эр пятый» еще не отремонтирован, а поврежден не очень. Разрешите привести его в порядок.

– Пожалуйста, ремонтируйте и летите хоть за Камчатку!

– Спасибо, товарищ начальник, машина будет!

– Посмотрим!

– Можно идти?

– Идите и постарайтесь обойтись без моей помощи!

Прямо из кабинета начальника я помчался в мастерские. И перво-наперво зашел в комитет комсомола. Известно, что наша молодежь очень отзывчива и охотно соглашается потрудиться, когда знает, для чего это надо. «Буду делать ставку на комсомольцев», – решил я, и не ошибся.

В обеденный перерыв в столовую, на объявленную беседу с летчиком, пришли молодые рабочие. Я подождал, пока они управятся с котлетами и киселем, и стал им рассказывать о том, как летел на Камчатку, как задержали нас в Омске, как спасли меня железнодорожники.

– Вы сами понимаете, товарищи, что нельзя успокоиться, пока не повторишь этот прерванный полет. Я обязан это сделать и в память о погибшем друге – бортмеханике Серегине. Мне обязательно надо лететь на Камчатку, а лететь не на чем. Поэтому прошу вашей помощи!

– У нас ведь нет своего самолета! – прервал меня кто-то.

– Но у вас есть головы и руки. Есть уменье. Возьмите надо мной шефство. Помогите отремонтировать самолет, который уже второй год стоит у вас под навесом.

– Это мы можем! – радостно закричал один паренек.

Его поддержали и другие ребята. Всем скопом, шумно переговариваясь на ходу, мы пошли к тому месту, где лежал

разобранный «М-10-94». По дороге к нашей процессии присоединился главный инженер.

Сначала он никак не мог понять, в чем дело, все говорили сразу, перебивая друг друга. Наконец, когда разобрался, сказал:

– А мы про этот самолет уже забыли. Заказчиков много, все торопят, всем в первую очередь давай, а из вашего отряда молчат.

– Вот я и пришел напомнить вам!

Один шустрый комсомолец уже сбегал в контору и разыскал там дефектную ведомость – список всех ран самолета, подлежащих лечению. Инженер посмотрел бумаги, на которых уже успели порыжеть чернила, подумал, что-то прикинул в уме и, улыбаясь, спросил комсомольцев:

– Вы согласны работать сверхурочно?

– Согласны! – дружно ответили ребята. – Для такого важного дела можно потрудиться.

– Кто у вас бригадир?

– Игорь Маштаков. И он тоже согласен.

– Хорошо. Я разрешу произвести ремонт, но только во дворе. Цеха все забиты срочными заказами.

– Но по вечерам во дворе темно будет.

– Проведем свет…

Месяца три шел ремонт и переоборудование машины. Игорь Маштаков и его ребята работали с душой, не жалея часов, в которые им полагалось гулять и отдыхать. Каждый вечер помогать им в мастерские приезжал и я. Пригодились те трудовые навыки, которые я получил еще до того, как стал летчиком, работая мотористом и бортмехаником. Но особенно много и хорошо потрудился вместе с комсомольцами мой новый бортмеханик.

– У него было редкое имя – Флегонт и странная фамилия – Бассейн. Когда он, знакомясь, называл ее, все вспоминали школьные годы и надоевшие задачи о наполнении водой бассейнов. Редко кто удерживался от шутливого вопроса:

– Скажите, сколько в вас втекает и сколько вытекает?

Флегонт не обижался и отвечал на шутку шуткой:

– Смотря какой жидкости – чая или вина?

У этого невысокого, коренастого, моложавого человека была незаурядная техническая смекалка и золотые руки.

Вместе с бригадиром Маштаковым они превратили открытую двухместную кабину Р-5 в закрытую – настоящий комфортабельный лимузин, прямо как дорогой автомобиль. Да так хитро все устроили, что можно свободно брать в полет четырех пассажиров. Кабина отапливалась. Для багажа соорудили два ящика по форме нижних крыльев и прикрепили их сверху,

вплотную к фюзеляжу. В эти ящики свободно помещались: запас продовольствия на месяц, нужный инструмент, чехлы, лампа для подогрева мотора при низкой температуре, легкие санки, посуда и много всякой мелочи.

В конце сентября самолет вывели на аэродром. Летчик-испытатель несколько раз поднимал его в воздух. По его замечаниям устранили мелкие недоделки.

И вновь рожденный «М-10-94» вошел в состав советского Гражданского воздушного флота.

Пересадка на поезд

– Завтра слетайте последний раз в Ленинград – и вы свободны. Можете отправляться на Камчатку! – сказал командир отряда.

Я был счастлив. Кончилась наконец задержка с повторением неудавшегося перелета. Обижаться, правда, на то, что изо дня в день откладывался этот дальний скоростной рейс, к которому все должно быть готово, не приходилось: «М-10-94» использовался для другого, очень нужного дела.

Двадцать шестого января 1934 года в Москве открылся очередной, Семнадцатый съезд партии. Во время его работы надо было во что бы то ни стало срочно доставлять в Ленинград и некоторые другие города матрицы «Правды». Выпуск газеты в эти дни задерживался. Отчеты о заседаниях поступали из Кремля в редакцию поздно. Матрицы в типографии не были готовы, когда из Москвы в Ленинград уходил последний поезд-экспресс «Красная стрела». Вся надежда поэтому была на самолеты. Но беда в том, что в Москве надуло огромные сугробы снега, взлетать можно только на лыжах, а в Ленинграде снега совершенно нет. На лыжах не сядешь. Тут-то мой самолет показал свои качества. В столице я поднимался на лыжах, а в Ленинграде сбрасывал в условленное место матрицы и без посадки возвращался в Москву. И так каждую ночь.

Вылетать из Москвы приходилось с таким расчетом, чтобы в Ленинград прилететь на рассвете. В хорошую погоду летом быть в воздухе одно удовольствие, но зимой, в конце января, особенно в феврале, дуют частые метели. Через густые облака приходится пробиваться вверх. Самолет ведешь по приборам, не спуская с них глаз, а сам думаешь: скорей бы выбраться выше облаков. Там на темном небе горят звезды, луна где-то сбоку глядит на тебя и небось удивляется: откуда этот «комарик» появился ночью?

По полученной перед вылетом метеорологической сводке погода в Ленинграде стояла хорошая, а тут еще сообщили, что накануне в Ленинградской области выпал снег, так что волноваться не приходится: в случае чего, можно сесть на луг или поле на лыжах и переждать погоду. Поэтому настроение у нас с Флегонтом было отличное.

Поднялся я в небо и тут же «прицепился» к железной дороге. Иду на высоте триста метров, видимость отличная. Под крылом проплывают населенные пункты, залитые электрическим светом. Прошли Вышний Волочек. Вот и город Бологое, значит, близко Ленинград.

«Кажется, по погоде – это самый удачный полет за все время работы съезда». Не успел я так подумать, как внезапно черная стена преградила мне путь. Согласно сводке, в этом районе погода должна быть ясной, а я врезался в сильный снегопад. О нем был разговор на аэродроме, но синоптики уверяли, что я успею проскочить до его начала.

Ничего не видно, а до рассвета уже недалеко. Машину начало бросать, как маленькую шлюпку на морских волнах в сильную бурю. Иду по приборам; какой ветер, куда сносит самолет, учесть невозможно. Скоро должен быть Ленинград. А что, если и он окажется закрытым?

Но всему на свете рано или поздно бывает конец. Неожиданно прекратился снегопад. Стало светать. Но мне от этого не легче. По расчету времени мы должны быть уже в районе Ленинграда.

На востоке показалось солнце. Небо вверху чистое, а внизу сплошные облака. Какая на земле погода, не знаю.

Было бы радио на самолете, как сейчас, и никаких тебе хлопот: запросил бы погоду на аэродроме – высоко ли плывут облака, какая сила ветра и его направление. А тебе сразу же отвечают: «Снижайся смело, видимость на земле хорошая». Или, наоборот, скажут: «У нас погода плохая, туман, лети на соседний аэродром – там хорошо, вас ждут».

А тут не знаешь, что делать. Набрал пятьсот метров высоты, и хоть бы одно оконце найти в облаках и увидеть землю. Нет просвета – сплошная темно-серая гладь.

Что же делать? Вернуться в Москву? Нет, это не в моем характере. Решил испытать счастья и пробиваться вниз. Нырнул в облака. Солнце скрылось. Кругом сплошной туман. А земли не видать. Высота всего пятьдесят метров, можно врезаться в мачту или наскочить на высокую заводскую трубу.

Вдруг впереди стал вырисовываться холм. Даю полный газ, тяну ручку на себя, стараюсь перетянуть препятствие и одновременно отворачиваю машину влево. И случайно вижу – темнеет лес. Поставил машину на привычный курс и пошел бреющим полетом над самой землей, хорошо отличая черный лес от белого поля.

Глянул на часы. От силы через десять минут должен быть Ленинград. Проходит пятнадцать, двадцать пять минут, а внизу сплошной лес. Дальше по прямой идти опасно, можно махнуть за границу, попасть в Финляндию. Повернул самолет обратно. Видимость стала лучше. Но Ленинград найти не могу. Неужели придется возвращаться в столицу? А куда матрицы девать? В последнем полете и так опозориться?

Вдруг справа навстречу мне блеснули рельсы железной дороги. «Здорово! – вырвалось вслух у меня. – Эта дорога, вероятно, и идет из Эстонии или Пскова в Ленинград, она же приведет меня прямо на аэродром». Сразу стало веселей. С надеждой гляжу на горизонт, вот-вот должен быть город, а его нет и нет. Вдоль железной дороги лечу уже минут тридцать. Мелькнула маленькая станция, тут же большое селение, а рядом ровное поле или луг, покрытый снегом. «Вот и хорошо, – подумал я. – здесь можно посадить самолет на снег, и станция рядом. Если через пятнадцать минут не будет аэродрома, вернусь сюда и сяду». Проходит и этот срок. «А если я лечу на Волхов? – мелькнуло в голове. – К тому же компас ведет на северо-восток!»

Из-за поворота навстречу показался поезд. Принимаю твердое решение вернуться к замеченной маленькой станции, сесть и сдать матрицы на поезд. Хоть с опозданием, но все-таки они попадут в Ленинград.

Вот и поле. Лыжи мягко коснулись ровного снега. На всякий случай отстегнул ремни, чтобы выскочить из кабины, бежать скорее на станцию – не опоздать бы к поезду! Выключил мотор. Сейчас машина остановится. Но что это?.. Сильный толчок, треск, самолет взмывает вверх, какая-то невидимая сила бросает его на крыло, конец которого зарывается в глубокий снег, опять треск, и все стихает. Очевидно, лужайка не была такой ровной, как показалось.

Меня как паралич хватил: сижу с открытым ртом, без движения.

«Вот и кончился наш второй перелет на Камчатку!»

Механик Бассейн пулей выскочил из кабины, обошел самолет, внимательно все осмотрел и поспешил успокоить меня:

– Не падайте духом, командир, машину можно отремонтировать на месте… Только бы запасные части доставить сюда… Вон какое село большое, люди помогут, да и своих рабочих можно вызвать из мастерских!

Я, ободренный, выпрыгнул из машины. Из села уже бежали к нам люди, но мне не до них. Скорей к поезду!

Хватаю плоский ящик с матрицами и с ходу кричу механику:

– Флегонт! Срочно составь список нужных частей и сообщи мне по телефону в Ленинград, в редакцию «Правды». Я постараюсь как можно быстрей доставить все необходимое и рабочих прислать… Жди!

Одна мысль сейчас мною владела – не оставить Ленинград без газеты. Ноги вязли в снегу. Где-то далеко загудел паровоз. Я падаю в сугроб, вскакиваю и снова бегу.

Начальник станции или дежурный в красной фуражке стоит

на пустынной платформе, с удивлением смотрит на меня, не делая шага навстречу.

Как видно, он совсем опешил, увидя в этот ранний час человека в необычной одежде – на мне был комбинезон и шлем, – бежавшего, спотыкаясь в снегу, прижимая к груди плоский ящик. Не мог ведь он знать, что я в самом деле, как это говорится, «с неба свалился». И совсем поставили железнодорожника в тупик мои нелепые вопросы:

– Какая это станция? Сейчас будет пассажирский поезд, куда идет, не знаю, но все равно мне нужно на нем ехать!

– Успокойтесь, гражданин. Видите, я вышел встречать скорый поезд, он следует в Ленинград, только у нас скорые и курьерские поезда не останавливаются.

– Почему не останавливаются?

– Скорый – не почтовый, чтобы на каждом полустанке торчать!

– А вы остановите! – я показал на ящик: – Здесь матрицы газеты «Правда», они должны быть утром в Ленинграде. Прошу остановить поезд!

– Я русским языком говорю: не имею права! Меня уволят за задержку скорого!

Поезд должен был подойти с минуты на минуту.

Я вспомнил про удостоверение, которое мне выдали в редакции. Хотя успел уже забыть, что там написано, но на всякий случай сунул его железнодорожнику в красной фуражке. Он надел очки, исподлобья поглядел на меня, как бы оценивая, развернул бумажку, начал читать и вдруг, поправив очки, вторично прочел вполголоса:

– «И имеет право останавливать поезда…» Чего же вы молчали, что у вас такой важный груз? – в свою очередь стал он кричать на меня.

Показался поезд. Железнодорожник прошел вперед, поднял красный флажок. И когда скорый замедлил ход, я вскочил на подножку вагона, помахал рукой доброму человеку и вошел в тамбур.

Поезд выручил самолет.

В полдень ленинградцы читали «Правду».

…На другой день утром на «Красной стреле» я прибыл в Москву и, не заезжая домой, отправился в отряд. Рассказал я командиру о своих злоключениях и попросил подписать отношение в мастерские с просьбой отпустить одного рабочего для ремонта самолета и выдать винт, одну лыжу, заднюю стойку шасси, полотно, клей, краску.

Бригадир Маштаков сразу согласился ехать со мною. Все, что

надо, мы с ним получили, а отправлять не можем. Предметы громоздкие, их не принимают в багаж пассажирского поезда. А если отправить их, как нам предлагали, с товарной станции малой скоростью, они придут на место через две-три недели.

Я опять побежал к командиру отряда. В это время в его кабинет вошел лётчик Шевченко и доложил, что готов на рассвете лететь в Ленинград с матрицами.

– Выручай, друг, захвати с собой одну лыжу и пропеллер! – взмолился я.

– Они же не войдут в кабину! – заметил командир.

– А что, если привязать все снизу, к фюзеляжу? – предложил Шевченко.

– Правильно, – радостно воскликнул я. – Разрешите, товарищ командир! А я с рабочим доберусь туда на поезде.

Шевченко по возвращении из Ленинграда приземлился на месте нашей вынужденной посадки. Флегонт Бассейн принял его самолет по всем правилам аэродромной службы.

В мое отсутствие бортмеханик не терял зря времени. С помощью сельских ребят, которые все мечтали стать летчиками, он снял левое крыло, открыл полотно обшивки. Оказался сломанным главный лонжерон. И опять выручили ребята. Они привели из деревни старика столяра Митрича. Мастер он был отличный. Митрич так срастил лонжерон, что в месте поломки он стал прочнее, чем был. Только когда обтянули крыло новым полотном, на его передней кромке образовался небольшой бугорок. С этой шишкой на крыле можно летать сколько угодно.

Маштаков и Бассейн поставили винт, новую лыжу, починили шасси. Поблагодарив своих добровольных помощников, и в особенности Митрича и того самого железнодорожника в красной фуражке, который остановил для меня скорый поезд, мы легко взлетели.

«М-10-94» снова стоит на Центральном аэродроме в Москве, а я волнуюсь. Могут назначить комиссию, проверить, как отремонтирован самолет, увидят шишку на крыле и забракуют. Пока получишь с завода новое крыло да заменишь старое, и зима пройдет. А мне надо лететь на Камчатку самое позднее в конце февраля.

– Пожалуйста, Флегонт, – попросил я на всякий случай механика, – когда будут осматривать машину, постарайся загородить эту несчастную шишку!

Инженер отряда мимоходом взглянул на крыло, на которое небрежно облокотился Бассейн, и спросил:

– Машина в порядке?

– В полном!

– Могу лететь на выполнение задания. Хоть завтра на Камчатку!

– Вам придется сначала перегнать одну машину в Батайскую школу. Вас командир назначил. Больше лететь некому, а Бассейн до вашего возвращения еще разок проверит самолет. Вернетесь, и дуйте на Дальний Восток!

Я действительно вскоре отправился на Дальний Восток. Только я «полетел» поездом, в хвосте которого на товарной платформе стоял разобранный мой «М-10-94».

Пионеры Арктики

Встретился я как-то в городе Нарьян-Маре с двумя летчиками – Сущинским и Клибановым. Оба они только год работали на Севере, но трудились не за страх, а за совесть и с большим жаром рассказывали мне о своих полетах.

Эти рассказы я помню до сих пор, хотя наша встреча произошла более тридцати лет назад. Мне понравилось в них упорное желание победить суровую арктическую природу и твердое стремление служить людям, живущим в этих условиях.

Итак, это было давно. Для Ненецкого национального округа только что были приобретены два первых самолета. Один был поручен Сущинскому, другой – Клибанову. До тех пор авиасвязи в этих краях не было. Значит, не было и специальных полетных карт – никто не наблюдал и не изучал эту землю с воздуха.

Мало того, даже обыкновенные географические карты, которые тоже могут служить летчику, и те были неточны.

Между тем Ненецкий национальный округ не такой уж маленький. Он даже больше некоторых европейских государств и тянется с востока на запад целых девятьсот километров. Поэтому-то здесь и была так важна авиация.

Дорог здесь в те времена почти не было. Люди тратили недели, чтобы добраться из одного населенного пункта в другой на оленях или собаках. Между отдельными пунктами связь существовала только четыре месяца в году, когда тундру сковывал сильный мороз. С апреля по ноябрь люди были отрезаны от мира.

И вот в такой край дали назначение советским летчикам. Они знали, что тундра, над которой им предстоит летать, населена людьми, долгие годы терпевшими от царского правительства тягостные унижения. Ненцев презрительно называли обидными кличками: «самоеды», «дикие»… Никому не было дела до того, как живет этот народ. В разбросанных по тундре стойбищах жили отважные охотники, рыбаки, оленеводы, искусные резчики по кости. К ним наезжали только алчные купцы, чтобы за бесценок выманить дорогие меха, замечательные изделия из моржовой кости.

В тундру не приезжали ни врач, ни учитель. Ненецкие чумы обогревались кострами. Эти дымные, грязные жилища кишели насекомыми.

Советская власть стала поднимать народ к новой жизни.

Летчики, которые должны были первыми служить ненецкому населению, отлично понимали, что им придется не только летать,

но и нести на крыльях своих самолетов новую жизнь.

Казалось бы, что особенного – доставить в какой-нибудь населенный пункт почту или привезти врача! Летчики гражданской авиации, выполняющие эту работу, зовут себя в шутку просто «извозчиками».

Однако в тундре и почта и врач были происшествиями огромной важности, а появление самолета – просто историческим событием.

Первое время Клибанову и Сущинскому пришлось перенести немало трудностей – сказалось незнание северных условий. В тундре, например, было совершенно непригодным летное обмундирование. Но это было легко исправить: они быстро перешли на ненецкую национальную одежду – влезли в меховые малицы, брюки и пимы.

В первую очередь решено было проложить трассу из Нарьян-Мара в Пешу. До сих пор здесь никто еще не летал. Решили вылететь сразу на двух самолетах У-2, чтобы, в случае чего, оказать друг другу помощь. Тут в дело ввязалось маленькое «но»: самолета два, летчика два, а бортмеханик один! Естественно, что справиться ему трудно. Ангара нет, маслогрейки нет и вообще, кроме огромного желания поскорее открыть первую линию Нарьян-Мар – Пеша, ничего нет.

Начали запускать моторы. Механик запустит один мотор и займется другим. В то время первый остановится. Бросится к первому – остынет второй. А январский день маленький: не успеешь оглянуться – уже темно.

Три дня бились, так ничего и не добились. Решили, что первым вылетит тот, чей мотор раньше запустится, а бортмеханик, наладив другой самолет, пойдет со вторым летчиком вдогонку.

Первым в воздух ушел Сущинский. Скоро он попал в плохую погоду и вернулся предупредить товарищей, чтобы они не вылетали. Но было уже поздно – Клибанов улетел.

Клибанов вместе с механиком некоторое время шел вдоль реки Печоры и скоро вышел в тундру. «Так вот она какая! – думал он. – Ровно. Снег. Сплошная посадочная площадка, но никаких признаков жизни. Уж лучше такой посадочной площадкой не пользоваться!» Но вышло иначе.

Появилась дымка, видимость настолько ухудшилась, что пришлось идти по приборам. Вдруг самолет сильно подбросило – начался шквал. Вокруг ничего не видно, лететь невозможно. Отказал указатель скорости. Кое-как удалось сесть. Сели крепко: четверо суток крутила такая пурга, что кругом было темно. Ветер так рвал, что угрожал поломать самолет. Мороз стоял сорок

восемь градусов.

В эти дни «куропачьего чума» сказалась вся неопытность новичков. Аварийный паек состоял из трех плиток шоколада и двух пачек печенья. Четверо суток, не вылезая из самолета, питались этим пайком.

На пятые сутки, когда пурга наконец утихла, «пленники» с трудом вылезли из занесенной снегом машины. Тут выявилось новое упущение: забыли лыжи. А без них по глубокому снегу не сделаешь и шагу.

Кругом летали куропатки, но не было ружей – пришлось оставаться голодными. Кустарник не желал загораться, хотя в чумах у ненцев он прекрасно горел.

Мороз стал несколько мягче – градусов двадцать пять, но летчики не чувствовали облегчения. Пробовали и в самолете сидеть, и под самолетом, и рыли яму в снегу – все равно было холодно.

Спас их вылетевший на розыски Сущинский. Вернулись в Нарьян-Мар, и началось все сначала.

Второй рейс был удачнее. Когда самолеты приземлились в Пеше, там поднялся страшный переполох. Все население выбежало навстречу воздушным гостям.

Люди, видевшие самолет впервые, не верили, что летчики прилетели из Нарьян-Мара за два часа сорок минут.

Какое было ликование, какой восторг!

В дальнейшем Сущинский и Клибанов так наловчились летать, что вынужденная посадка, даже в плохую погоду, считалась позором.

Мне тоже много приходилось летать в этих местах, и я хорошо понимал, какие трудности испытывали пионеры Севера. Но зато как приятно летать над тундрой в хорошую погоду! Смотришь вниз – и кажется, будто летишь над облаками. Внизу изредка мелькают чумы.

Ненцы-оленеводы при звуке мотора выходят посмотреть на самолет. Стоит же только сесть близ чума, как попадаешь во власть гостеприимных хозяев. Они прямо-таки не знают, как лучше принять дорогих гостей.

Ненцы очень любознательны. Их страшно интересовало, например, почему самолет тяжелый, а летает. И вот, сидя с мозговой костью в руках, растолковываешь им теорию авиации и прочие премудрости. Среди молодежи уже немало желающих пойти учиться на пилотов и техников. Сейчас на Севере появилось много летчиков и механиков.

Не везет!

Управление Гражданского воздушного флота поручило летчику Скородумову доставить в Москву начальника экспедиции с острова Вайгач. Дело было в апреле. Оба участника перелета – и лётчик и бортмеханик – имели весьма смутное представление о том, как нужно летать на Севере. Из Москвы они благополучно долетели до Архангельска, затем до Усть-Цильмы. Все шло хорошо. В Архангельске опытные люди посоветовали им взять на борт радиста, что они и сделали.

Оставалось лететь всего восемьсот километров. Запас бензина был на полторы тысячи километров. Перед последним этапом перелета, в Усть-Цильме, устроили совещание экипажа. лётчик настаивал на том, чтобы максимально разгрузить машину. Однако запасного бензина он лишаться не хотел. В воздухе было всего три градуса мороза. Это подсказывало «опытным полярникам» решение: чтобы облегчить машину, они выгрузили в Усть-Цильме все свое полярное обмундирование. Машина оставалась тяжелой. Тогда подсчитали: «До Вайгача всего восемьсот километров. Сегодня будем на месте, переночуем, а завтра вернемся обратно» и… оставили на аэродроме свой месячный запас продовольствия.

Полетели налегке. Бортмеханик – в кожаных ботинках и крагах. Радист – в кожаных сапогах. лётчик – в торбасах, тоже кожаных. Взяли только два килограмма печенья и примерно столько же копченой колбасы и полетели.

По пути на Вайгач, недалеко от Хайпудырской губы, самолет попал в первую полосу тумана, заставившую его снизиться, а затем сесть. В течение получаса, не выключая мотора, лётчик ждал, пока туман рассеется. Горизонт действительно прояснился, и он полетел дальше.

Удачный способ «борьбы» с туманом окрылил путешественников, и когда минут через сорок они снова попали в туман, то уже смело уселись и, не выключая мотора, опять стали ждать, когда наладится погода. На этот раз ждать пришлось пятьдесят минут, и опять-таки все обошлось благополучно. Правда, стартовали с трудом, но все же полет продолжили.

Пересекли Хайпудырскую губу. Опять туман. Это была уже не скоропреходящая полоса, а сплошной туман, который на Севере несет с собой пургу. Пурга не заставила себя ждать, и самолет засел основательно.

Пока совещались и спорили о том, что делать дальше, пурга разыгралась. В десяти шагах ничего не было видно. Бензин на

исходе, мотор нужно выключать. На это было очень трудно решиться, так как все трое прекрасно понимали, что своими силами запустить мотор им не удастся. Но делать нечего – выключили.

Пурга свирепствовала трое суток. Все это время никто не мог и носа высунуть: сидели в тесной кабине самолета скорчившись, прижавшись друг к другу.

На четвертые сутки, когда стихла пурга, ударил тридцатиградусный мороз. А «полярники» одеты почти по-летнему! Видят – надо что-нибудь предпринимать, иначе дело плохо. Стали копаться в грузе, предназначенном для зимовщиков острова Вайгач. Нашли бинты. Законопатили ими все щели в фюзеляже, обернули застывшие ноги. Но от этого теплее стало ненамного. Тогда бортмеханику пришла в голову счастливая мысль – отапливать кабину примусом. Попробовали – вышло. За находчивость бортмеханика единогласно избрали завхозом. Голод уже серьезно давал себя знать, а запасы продовольствия были очень скромны. Сколько придется просидеть на месте, не знал никто.

Дневной рацион равнялся четырем печеньям и кусочку колбасы.

Целые сутки бились, чтобы запустить промерзший моторчик рации. На пятые сутки позывные услышал ледокол «Красин» и сообщил, что выходит на помощь. Это сообщение настолько обрадовало невольных зимовщиков, что они на радостях съели половину скудного запаса продовольствия.

После радостного разговора «Красин» молчал четыре дня. Потом сообщил, что сам выйти не может. Помощь будет организована на собаках из ближайшего населенного пункта – поселка Хабарово.

Мороз с каждым днем увеличивался, а надежды уменьшались. Лишь на десятый день бортмеханик услышал отдаленный собачий лай. Когда он сказал об этом, лётчик молча указал пальцем на лоб. Тем временем бортмеханик с радостным криком: «Собаки!» – вылез из кабины. лётчик тяжело вздохнул и сказал радисту:

– Один готов…

Но в следующую минуту они оба услышали звонкий собачий лай: упряжка подошла вплотную к самолету.

Голодных, замерзших людей отогрели, накормили, откопали занесенный снегом самолет. Полдня грели мотор примусами, запустили и полетели снова. На этот раз в самолете оказался еще один пассажир. Это был участник спасательной экспедиции, который попросил взять его на Вайгач. В кабине, рассчитанной на

одного человека, должно было поместиться трое. Решили выбросить радио, не брать с собой продуктов и потесниться. «Ерунда! – сказал летчик. – Лететь всего полчаса. Не отказать же человеку, спасшему нам жизнь!»

Расчеты не оправдались. Пролетели не полчаса, а сорок минут, но зимовья не видно. Как всегда на Севере, погода начала неожиданно портиться. Спустился густой туман, ничего не видно.

Бортмеханик кричит летчику:

– Давай возвращаться обратно!

Тот, надеясь на такое же резкое улучшение погоды, продолжал вести машину вперед. Вдруг вся машина задрожала от сильного удара. За ним последовало несколько других, и машина остановилась. Оказалось, зацепили за снег, разбили костыльную лыжу.

Что делать? Вокруг такой туман, что на расстоянии пяти метров ничего не видно.

Умудренные опытом первой встречи с туманом, «полярники» решили отсиживаться, не выключая мотора. Но вскоре началась пурга, и, выключив мотор, все четверо засели в кабину. Окоченевшие, голодные, они провели так еще четверо суток в каком-то забытьи.

Первым очнулся бортмеханик. Не слыша привычного завывания пурги, он приоткрыл чехол кабины, высунулся наружу и прямо-таки остолбенел от удивления: прямо перед ним, на расстоянии какого-нибудь километра, над низким туманом маячила церковь!

Оказывается, что они четверо суток мерзли и не знали, что совсем рядом находится поселок Хабарово. Продолжалась бы пурга дольше – все погибли бы в двух шагах от жилья.

Здесь, дожидаясь хорошей погоды и разогревая сильно застывший мотор, экипаж просидел еще трое суток.

Лишь на двадцать четвертый день после вылета из Усть-Цильмы им удалось опуститься на аэродроме Вайгача…

– Не везет! – сказал лётчик начальнику экспедиции, когда они снова засели на обратном пути.

– Нет, – ответил ему начальник, – это, пожалуй, не вам не везет, а вы не везете.

Кончился этот полет тем, что по радио запросили помощь из Нарьян-Мара. Когда прибыла помощь, оказалось, что машина сидит на реке, а была уже середина мая. Из-под снега показывалась вода, местами лед был промыт.

Самолет втащили на небольшой островок, и пассажиры уехали с нарьян-марской санной экспедицией.

А экипаж самолета сидел полтора месяца на пустынном

островке, пока не вскрылась река и до них не добрался первый пароход.

Бесславная история этого перелета стала известна среди полярных летчиков, а слова «не везет» приобрели особый смысл. Когда кого-нибудь хотели упрекнуть в легкомысленном отношении к делу, говорили: «Не везет!»

Корона «короля»

Оговорюсь сразу: лично я королей никогда не видел и не встречал. Мне о них рассказывали товарищи-летчики. Но однажды я побывал в небольшом стойбище на берегу северной реки Пенжины. Правда, королевского замка здесь не оказалось, но я познакомился с «подданным» и «приближенными» его величества. Мне показали даже «наследного принца» – немолодого уже, угрюмого коряка, ставшего, кстати сказать, отличным пастухом общественного стада. Владения северного «монарха» простирались на огромной территории, омываемой водами Берингова и Охотского морей, где находится Корякский национальный округ.

Здесь в основном обитают коряки, или, как они сами себя называют, «чавчыв», что означает «оленьи люди». За годы Советской власти коряки шагнули из первобытного общества сразу в социализм. Они увидели самолет раньше, чем колесо обыкновенной телеги.

В двадцатых и начале тридцатых годов «оленьи люди» жили еще родами. Каждый род – особое кочевье. В роду три или четыре семьи бедняков, имеющие по пятнадцать – двадцать оленей, и одна кулацкая семья, владевшая стадом в пятнадцать, а то и в двадцать тысяч оленей. Сообща члены рода следили за стадом, охраняли его по очереди, не считаясь с тем, у кого сколько оленей. Коммунисты с Большой земли, принесшие в тундру закон новой жизни, сталкивались в своей агитационной работе с такими возражениями богатеев: «Мы живем так, как нас учит Советская власть, – коммуной. У нас все общее…» Два десятка и двадцать тысяч оленей – общие?! А бедняки, с малых лет привыкшие пасти не принадлежащий им скот «заодно» со своим, долго не могли понять: как же можно жить иначе?

Вот у коряков-то и был свой… «король». История этой «династии» довольно древняя. Какие-то предприимчивые не лишенные юмора торговцы привезли сюда бутафорскую медную корону, надели ее на голову самого богатого оленевода и провозгласили его «королем». С тех пор медный зубчатый обруч переходил по наследству от отца к сыну. Правда, «король» не имел никакой особой власти, кроме той, которой он обладал как крупнейший кулак. Тем не менее ему отдавали почести. Только в 1934 году, незадолго до моего прилета, корону сорвали с головы последнего «короля», древнего старика. Говорят, много было крику – старику очень не хотелось расставаться с короной. «Мне осталось жить немного, – плакался он, – дайте доносить до

смерти».

Корону разломали и растащили по кусочкам на память.

…Мир тесен, особенно летчику, даже если он водит воздушные корабли над безлюдными просторами Арктики. Нет-нет да судьба приведет туда, где довелось когда-то побывать и твой давний прилет еще не забыт.

Уже после войны я вновь попал в стойбище на реке Пенжине и, конечно, не узнал его. Теперь это большой поселок из рубленых домов, с радиоантеннами на железных крышах, со школой, клубом, магазином, небольшой больницей. Старожилы, посетовав, что из черноволосого я стал белым, признали во мне того самого воздушного «каюра», который прилетал сюда в год, когда сняли корону с «короля».

После обильного угощения олениной – жареной, вареной и мороженой, что считается особым лакомством, а мне в знак особого уважения преподнесли еще и оленью кость с мозгом, – я коротал вечер в жарко натопленном кабинете директора совхоза.

За окном выла пурга, вздымая тучи сухой снежной пыли.

– В такую погоду у нас замирает вся жизнь, – говорил директор совхоза. – Люди сидят по домам. Немало было случаев, когда пойдет человек в пургу к соседу, что живет рядом, ну, в ста метрах, да так и не дойдет. На днях один наш работник двое суток просидел в бане. Хорошо, хоть на нее наткнулся, а то так и замерз бы в двух шагах от своего дома…

– С пургой все встречались, – заметил я. – Вы бы лучше про себя рассказали!

– Много нечего говорить, – улыбнулся мой собеседник. – Я такой же коряк, как и все, местный, только, может, довелось учиться поболее. Кончил Институт народов Севера, потом ветеринарный… Вот уже пять лет, как командую совхозом, оленей у нас около тридцати тысяч…

Директор легонько постучал пальцем по чернильнице на письменном столе. Затейливый чернильный прибор был искусно выточен из моржовой кости. Резчик создал фигуры людей, оленей, собак. В костяные сопки, служившие фоном для всей композиции, был вделан зазубренный кусок меди.

– Вы про корякского короля слыхали? – спросил хозяин чернильницы. – Вот кусочек его короны. Он достался моему отцу, самому бедному из подданных его бывшего величества. Отец был председателем комитета бедноты и сам содрал корону с короля… Все это вырезал мой друг, я его и попросил вмонтировать сюда мой сувенир… Придет когда-нибудь такое время, когда от всех королей на земле останутся лишь обломки их корон…

«Куропаченье…»

В ту пору, когда наши летчики только начинали летать над суровыми, мало исследованными северными землями, им частенько приходилось совершать вынужденные посадки. Причин для этого было много: коварство погоды, непривычка к условиям Севера, отсутствие точных карт, да и машины тогда были не вполне приспособлены.

Когда происходила вынужденная посадка, люди окапывались в снежных ямах наподобие куропаток, зарывающихся от холода в снег. Постепенно среди летчиков распространилось выражение «куропачить», то есть жить в тундра примерно в таких условиях, как эти птицы.

Сядешь, бывало, неизвестно где – и рад, что хорошо сел (если не сломал машину). А радоваться-то нечему: что ждет в неожиданном плену, никто не знает.

Однако нос вешать у нас не полагалось. Остановишь, бывало, мотор и сообщаешь экипажу:

«Приехали! В какой ангар будем ставить машину?»

И вот тут начинается «куропаченье»…

Летчик Бестанжеев со своими товарищами просидел как-то двое суток, укрываясь от пурги под… крылом самолета. Их так занесло снегом, что люди пробивали в снегу дырку и дышали через эту отдушину.

Примерно так же поступали и местные жители, когда непогода заставала их в пути. Начинается пурга – каюр сейчас же останавливает собак и валит нарту набок. Собаки уже знают: раз нарта на боку, значит, будет отдых. Дает каюр им по одной юколе (сушеная рыба), а сам лезет в спальный мешок. Всех их скоро заносит снегом. Так лежат они долго, пока не проголодаются. Если к тому времени пурга не кончилась, каюр встает, берется за ремень упряжки и по очереди вытаскивает собак из их снежных гнезд. Встряхнувшись, они съедают новый паек и опять ложатся на свое место. И так до тех пор, пока не кончится пурга.

Наши летчики, или, как звали на Севере, «воздушные каюры» тоже часто должны были поступать подобно каюрам земным. Тринадцать долгих дней сидели в снежной пещере лётчик Масленников и штурман Падалка; они выкопали себе «нору» до самой травы и питались ею.

Нередко оказывалось, что летчики пускались в путь легкомысленно, не обеспечив себя ни запасом пищи, ни теплой одеждой. Но постепенно, с накоплением опыта, сокращалось количество вынужденных посадок, а если уж они случались, то

техника «куропаченья» повысилась настолько, что люди жили просто с комфортом.

Сели мы однажды в тундре.

– Приехали! – доложил я своему экипажу. – В какой ангар…

– Кто будет тут хозяином «куропачьего чума»? – перебили меня товарищи.

Из открытого крана под радиатором, весело журча, побежала струйка горячей воды. В снегу образовалась проталина. Медленно охлаждалось «сердце» крылатой машины.

Начинался шторм. Ветер гнал по земле тонкую поземку. Три человека сидели на земле, по которой, может быть, еще не ступала нога человека. Но мы уже имели «куропачий» опыт и не собирались копать снег до травы.

Мы выбрали наиболее защищенное от ветра место и, начертив на нем лопатой квадрат, принялись копать яму. Яма нам нужна была для того, чтобы ветер не унес палатку и не поддувал под ее края. За работой мы хорошо согрелись, пришли, как это бывает с людьми, если они трудятся, в бодрое, даже веселое настроение. Наши голоса далеко разносились вокруг, нарушая чуткую тишину.

Затем мы укрепили палатку, разостлали на снежном полу самолетные чехлы и свои спальные мешки и разожгли примус. Он весело загудел, распространяя приятное тепло.

Растянувшись возле примуса, мы почувствовали голод.

– Не вредно бы теперь пообедать… – мечтательно сказал наш радист.

– Кто будет главным коком «куропачьего чума»? Потянем жребий?

– Не надо, – заявил бортмеханик, – имеются добровольцы.

Он медленно поднялся и стал распоряжаться: перетащил в палатку продовольствие и кастрюли и начал священнодействовать.

Готовил он долго, и что именно приготовил – сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы назвать это кушанье. Рецепт был таков. Когда снег превратился в воду и она закипела, наш «кок» всыпал в кастрюлю несколько ложек сухого молока. Затем он положил туда две плитки шоколада и две ложки сливочного масла. Постепенно мутно-белая жидкость на наших глазах превращалась в какую-то подозрительно зеленую, потом стала почти черной.

Нас, наблюдавших голодными глазами за чародейством «кока», это обстоятельство несколько смутило. Мы даже усомнились в качестве масла, но зря: оно оказалось абсолютно ни при чем.

Тщательное расследование привело к неожиданному открытию: на окраску супа повлиял олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки. В палатке было тесно, мех сильно линял, и, пока варился обед, в кастрюлю набралось столько оленьей шерсти, что суп побурел.

Тем не менее бортмеханик торжественно объявил:

– Пожалуйста к столу!

Мы бросились «к столу» и только тут спохватились, что есть-то нам не из чего! Кажется, все на случай «куропаченья» предусмотрели, а вот миски забыли.

Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и стал искать в самолете чего-нибудь подходящего. Мой взгляд остановился на маленьком обтекателе, прикрывающем краник. Сию же минуту я снял обтекатель и, хотя он сильно пах краской, с торжеством доставил его в «куропачий чум».

На лице бортмеханика отразилась вполне законная досада: как это он, бортмеханик, забыл, что у него на самолете есть такая удобная деталь! А радист не растерялся и заявил, что он записывается в очередь после меня.

– Ну нет! – заявил тут наш главный «кок». – Я вас знаю! Пока до меня очередь дойдет воспользоваться этой «пиалой», вряд ли что останется в кастрюле. Поэтому я, по праву повара, снимаю первую пробу.

Не теряя времени попусту, он поднес к губам горячую кастрюлю и начал пить прямо из нее, закусывая галетами.

«Полярный суп» оказался неплохим, и мы основательно подкрепились. Выразив свою глубокую признательность повару, мы, совсем как куропатки, улеглись, упаковавшись в свои спальные мешки.

Теперь пурга могла делать что ей угодно.

Так прошло три дня. На четвертые сутки погода начала улучшаться.

– Пора бы, товарищи, прикрыть наш «куропачий дворец». Но как? Бензина маловато. Без горячей воды мотор не запустишь. А в чем греть воду? Нужно не менее шести ведер.

И «куропачий совет» начал изобретать.

Чайником перелили бензин из всех баков в два верхних. После этого сняли с самолета добавочный девяностолитровый бак. Это оказалась подходящая посудина. Мы наполнили ее снегом и начали подогревать паяльной лампой. Дело подвигалось очень медленно. Бак разогревался только внизу, и наши усилия шли впустую.

Тогда начали изобретать дальше.

Сняли с самолета лист жести, который служил обтекателем

правой стороны мотора, согнули из него противень, налили туда смесь масла с бензином, добавили тряпок и подожгли. Получился замечательный костер. Правда, на этом костре сгорели чехол от радиатора и кожаное пальто бортмеханика, но зато снег начал топиться на славу.

Не прошло и суток, как мы нагрели достаточное количество воды.

Тем временем установилась идеальная погода. Воздух стал совершенно прозрачным.

– Эх, и полетим мы сейчас, как ясные соколы! Не все нам куропатками сидеть… – заявили мои товарищи, сливая воду в радиатор, но тут же осеклись: не хватило полведра!

Пришлось выливать воду обратно в бак и начинать все сначала.

Наконец наступила торжественная минута. Вода опять готова. Стараясь не пролить ни капли, осторожно налили ее в мотор. На этот раз хватило.

У нас был с собой баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью нам удалось быстро запустить подогретый мотор.

Ни с чем не сравнима была наша буйная радость в эту минуту. Такую радость, наверное, испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидев землю после долгих скитаний по открытому морю.

Торопясь, сбивая друг друга с ног, мы бросились к своему еще недавно такому уютному «чуму» и принялись собирать имущество. Мы сваливали его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за ящиками с продуктами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примус и паяльная лампа. Мы торопились. Каждая минута бесполезной работы мотора уменьшала запасы горючего.

В первый раз после пяти суток «куропаченья» я занял свое место в самолете и почувствовал перед собой теплый мотор, готовый поднять нас в воздух.

Едва дождавшись, пока товарищи заняли места, я дал полный газ, и машина легко и свободно пошла в воздух, охотно набирая высоту.

– На этот раз благополучно «откуропачились», взлетели без посторонней помощи! – сказал я товарищам.

– Не в первый и не в последний раз! – весело ответили они мне.

И действительно, «куропачил» я немало, но всегда с огромным интересом слушал рассказы о «куропачьем житье» других летчиков. Я заметил, что есть одно неизменно общее во

всех подобных историях: никогда никто из советских летчиков ни в каких условиях – от снежной ямы до «комфортабельного куропачьего чума» – не испытывал тягостного чувства обреченности, одиночества, не терял мужества. После каждого испытания люди еще больше проникались желанием победить суровую, капризную природу Севера, и они добивались этого.

Мальчик Кны

Я вез врача на далекую зимовку, где были больные. Когда мы прилетели, зимовщики попросили доктора в первую очередь оказать помощь мальчику Кны – сыну местного охотника.

Доктор поспешил к больному.

– Мне очень нравится, что вы так заботитесь о мальчике, – сказал я. – Он что, у вас один?

– Нет, ребят у нас много, но этот особенный, – ответили зимовщики.

И тут же рассказали историю про маленького охотника.

Не так давно Кны отправился в горы проверить капканы отца. Погода стояла ясная, тихая. Собаки шли хорошо, санки легко скользили. У Кны было хорошее настроение, он ехал и распевал песни. Но путь далек. Песни все перепел, стало скучно. От нечего делать он начал упражняться в стрельбе на ходу. Наметит какую-нибудь цель и. выстрелит. Дострелялся до того, что в винтовке остался один патрон.

Вдруг собаки неожиданно рванули вперед так сильно, что он упал с нарт.

Часть собак в упряжке были медвежатники. Они почуяли добычу и, забыв об упряжке, кинулись к зверю.

Вывалившись из нарт, Кны некоторое время барахтался в снегу, а когда поднялся, собаки уже набросились на матерую медведицу.

«Надо ее убить», – решил Кны. Он знал, что в это время года медведи голодны и особенно злы. Дрожащими руками он выстрелил. Видя, что зверь только ранен, он бросился бежать.

Разъяренная медведица кинулась за мальчиком.

Она быстро настигала его, и Кны, поняв, что ему не убежать, упал в снег и закрыл голову кухлянкой.

Медведица своими огромными когтями сорвала кухлянку и сильно оцарапала левое плечо мальчика. Но Кны сгоряча не почувствовал особой боля. В это время собаки начали трепать маленьких медвежат, которые пытались бежать за матерью. Услышав визг детенышей, медведица бросилась спасать своих малышей.

Тут Кны поднялся во весь свой небольшой рост и, быстро зарядив винтовку, пошел на огромного зверя.

Как следует прицелясь, Кны нанес медведице смертельную рану, и она, зарычав, повалилась в снег.

Только тут, когда все было кончено, Кны почувствовал сильную боль в плече.

Даже бывалые охотники поразились, когда увидели, с каким матерым зверем справился двенадцатилетний мальчик.

Убитую медведицу и двух бойких маленьких медвежат привезли на зимовку. К большой компании медвежат, пойманных раньше, присоединились и эти двое.

…Я оставил врача на зимовке и улетел по своему дальнейшему маршруту.

Через год мне снова пришлось побывать на этой зимовке. За это время Кны очень сдружился с врачом. Особенно сблизил их один случай.

Дело было так.

Семья Кны уехала в охотничье стойбище за пятнадцать километров от зимовки.

Вскоре во время охоты медведь сильно поранил любимую собаку Кны.

Отец хотел пристрелить искалеченную собаку, но мальчик упросил отца не убивать ее. Он решил во что бы то ни стало вылечить собаку. На самодельных санках он повез раненую любимицу на зимовку. По дороге он часто останавливался, подходил к умному псу и приговаривал: «Потерпи немного, я спасу тебя. Я отвезу тебя к доктору, который вылечил меня, – он поможет и тебе!»

Осмотрев собаку, доктор заявил, что у нее в трех местах сломана правая передняя лапа, разорван бок. Нужно делать операцию, отнимать лапу и накладывать швы. Но собака все равно останется калекой и работать не сможет. Тогда Кны сказал: «Я знаю, но это мой друг! Она пострадала потому, что смелая. И я буду всю жизнь кормить ее и заботиться о ней. Только бы она была жива!»

Трое суток Кны жил на зимовке. На четвертый день он положил забинтованную собаку на санки и тронулся в обратный путь.

На полдороге их застала пурга. Мальчик не растерялся. Он сделал в снегу яму, положил в нее собаку, лег рядом с ней, укрыл ее и себя оленьей шкурой. Скоро их занесло снегом. Кны предвидел и это. Заранее запасенной палкой он проделал в снегу дырку, чтобы был доступ воздуха, и пересидел так в своем логове двое суток.

Когда пурга кончилась, Кны благополучно привез собаку домой. Там он сделал ей отдельный домик, постелил в нем оленьи шкуры, чтобы больной было тепло, и выхаживал ее долго и терпеливо.

Через месяц собака, ковыляя на трех ногах, вышла погулять. Завидев своего спасителя, она с ласковым визгом бросилась к

нему, лизала ему руки, всячески выказывая свою преданность.

Доктор не знал, что собака выжила. И вдруг мальчик явился к нему с подарком – прекрасным щенком, которого принесла выхоженная собака. Врач был очень тронут подарком, но еще больше тем, что Кны сумел спасти такую безнадежную больную.

Из мальчика вырос отважный охотник и прекрасный человек.

Кны был одним из первых комсомольцев в своем крае и пользовался большой любовью и уважением зимовщиков.

Впоследствии я узнал, что Кны стал начальником зимовки.

Белый олень

Далеко на крайнем северо-востоке Советской страны, в студеном Чукотском море, лежит большой гористый остров Врангеля. Почти десять месяцев в году там властвует свирепая зима. Море вокруг даже Летом покрыто плавучими льдами.

Остров был открыт сто с лишним лет назад, а люди поселились на нем лишь в советское время.

Первые жители острова начали охотиться на огромных северных зверей – моржей, белых медведей и пушистых песцов. С людьми появились на острове и их друзья – собаки. Вот только оленей, самых полезных на Севере животных, не было на далекой земле.

Нет ни одного домашнего животного, которое так много давало бы человеку, как давно уже прирученный олень.

Трудно себе представить жизнь людей в тундре без оленей. На дальнем Севере олень является и лошадью, и коровой, и даже мануфактурным магазином. Оленей, как и ездовых собак, запрягают в нарты. Их недаром зовут быстроногими «конями тундры».

Олень дает прекрасное, вкусное мясо, а его молоко питательней коровьего, так как очень жирное. Из оленьих шкур шьют теплую и легкую одежду и обувь, они служат, одеялами.

Когда-то давно олени жили на острове Врангеля – не раз тут находили старые оленьи рога. Когда и куда олени исчезли, никто не знал, – ведь остров был необитаем. Может быть, олени погибли от какой-нибудь болезни, а возможно, ушли на Большую землю по льду, спасаясь от голода в морозную зиму, когда во время частых ветров снег утрамбовывается до такой плотности, что и железной лопатой не докопаешься до земли. Возможно, часть оленей дошла до Чукотского полуострова. Дальний переход для оленей – дело привычное, ведь они – странники.

Когда зимой летишь над северной тундрой, часто видишь большие темные пятна, движущиеся по белому снегу. Снизишь самолет – и можно разглядеть неторопливо бредущее большое стадо оленей.

Олень очень неприхотлив и может жить повсюду на Севере. И все-таки олени ушли с неприветливого острова Врангеля.

Через много-много лет они вернулись сюда обратно необычным путем… по воздуху.

Вот что рассказали мне об этом.

…У колхоза «Новая жизнь» на Чукотке были огромные оленьи стада. Сколько их точно было, никто даже и не знал – наверное,

десятки тысяч! Пастухи перегоняли стада оленей в поисках кормов с одного места на другое. Они кочевали и летом и зимой.

Летом искали, где трава посочней, а зимой, где снега меньше и легче поэтому добраться до скрытого под ним мха. У северного оленя, похожего на своих сородичей, обитающих в горах Кавказа, Алтая и в лесах Дальнего Востока, в отличие от них конец морды не голый, а густо покрыт шерстью. Поэтому он может добывать себе корм зимой в сильнейшие морозы, роясь мордой в снегу. Бывает, что олень выгрызает в снегу ямы до метра глубиной. С голой мордой этого не сделаешь – холодно, да и пораниться можно о край твердого снежного наста.

У старшего пастуха колхоза «Новая жизнь» Аналько был сын Вася. Он еще не ходил в школу, а кочевал вместе с отцом и оленями по тундре. Зимой Вася любил бегать за оленями на лыжах, которые ему сделал отец.

– Ого-го! – кричал мальчик.

Олени убегали от него, а он их догонял.

И даже по самому рыхлому снегу олени бежали легко и быстро. У них ведь ноги устроены по-особому. Копыта северного оленя могут раздвигаться. Зимой между копытами и широко расставленными дополнительными копытцами вырастают длинные жесткие волосы – щетки. Олени поэтому проваливались в глубокий снег не больше, чем Вася на своих лыжах.

Ранней весной, когда еще не сошел снег, взрослые олени стали сбрасывать свои рога, взамен которых за лето вырастут новые, еще больше по размеру и ветвистей. В это время в стаде появились оленята. Они были очень хорошенькие. Васе Аналько особенно понравился один олененок, белый как снег. Пестрых или рыжевато-коричневых оленей много, а вот белый – редкость.

Белый олененок сосал еще свою мать, но уже любил поиграть с Васей. Мальчик назвал его «Красавчиком».

Как-то утром в тундре, недалеко от места, где паслись олени, опустился самолет.

Вася первым прибежал к нему. Он забыл все на свете и не отходил от машины. Механик разрешил ему подняться в самолет, посидеть на месте летчика, подержать в руках штурвал.

Тем временем лётчик и штурман договаривались со старшим пастухом о том, чтобы он выдал им пятнадцать молодых и хорошо упитанных оленей.

– Мы летим на остров Врангеля, – сказал летчик. – Должны доставить туда продукты и охотничьи припасы. Если на острове не хватит продовольствия, оленей забьют и будет свежее мясо и шкуры, в которых нуждаются островитяне. Сейчас возьмем семь, а потом прилетим за остальными.

Летчик спешил – погода вот-вот может испортиться.

К самолету подогнали первых попавшихся на глаза оленей.

Вася Аналько с интересом наблюдал, как механик готовит самолет к полету, как заводит моторы. На оленей он даже не взглянул.

Воздушный корабль уже был высоко в небе, а Вася все стоял, задрав голову, пока не растаяла в голубой дали все уменьшавшаяся точка. Только тогда он заметил, что о его ногу трется белый олененок.

Мальчик погладил его и ласково сказал:

– Иди, иди, Красавчик, к матери, а я пойду обедать. Олененок, однако, пошел за ним следом, как собачонка. Он лег у входа в походный чум.

Когда Вася после обеда и отдыха вышел из своего жилища, он опять увидел поджидавшего его олененка.

– Ты что делаешь здесь, Красавчик? Пойдем искать твою мать.

Белый олененок на своих тонких ножках засеменил за мальчиком.

Вася обегал все огромное стадо. Несколько раз ему казалось, что впереди пасется красивая, шоколадного цвета, с белой полоской на морде и белым боком мать Красавчика. Мальчик подбегал ближе и убеждался, что это не она. Так он и не нашел ее. Матери белого олененка не оказалось в стаде. Должно быть, второпях ее погрузили в самолет и отправили на остров Врангеля.

«Как это могли сделать? Бедный Красавчик!» – с грустью подумал Вася и бережно взял осиротевшего олененка на руки. Он отнес его к себе домой и стал учить пить молоко из чашки.

Тем временем на далекий остров опустился самолет. Необычные пассажиры вышли на снег и стали энергично раскапывать его копытами. У оленей-путешественников после полета появился аппетит, и они принялись закусывать.

Только одна молодая олениха шоколадного цвета, с белой полоской на морде ничего не ела и все ходила вокруг самолета. Заболела она, что ли, или с непривычки укачало ее в воздухе?

Островитяне решили сохранить оленям жизнь. Продуктов было достаточно. Новых жителей острова Врангеля погнали пастись в тундру. Снег там неглубокий, а под ним сколько угодно оленьего лакомства – мха.

Самолет разгрузили, и лётчик стал собираться в обратный путь. Когда загудели моторы, олениха с белой полоской на морде как стрела примчалась на берег, к машине, словно хотела вернуться в родные места.

Самолет улетел, а олениху угнали в тундру.

На следующий день самолет опять прилетел на остров. На этот раз он доставил не оленей, а мешки с мукой, крупой и сахаром. Его встречали все жители острова и… олениха. Она прибежала первой к месту, где приземлился самолет, все ходила вокруг крылатой машины. Ее никак не могли отогнать. Она тыкалась мордой в людей, будто хотела просить их о чем-то. И люди заметили слезы в ее красивых лиловых глазах.

Опять улетел самолет, а олениха не уходила с берега.

Несколько дней мела пурга. Погода была нелетная.

Похудевшая олениха все бродила в одиночестве по берегу. Упрямицу несколько раз угоняли в тундру, но она возвращалась обратно…

Через несколько дней самолет опять опустился возле стада колхоза «Новая жизнь». Вася с нетерпением поджидал «крылатого человека». Он попросил отца отправить Красавчика с очередной партией оленей на остров Врангеля. Жаль Васе было расставаться со своим любимцем, но он понимал, что нельзя разлучать мать с маленьким сыном.

Вася принес белого олененка к самолету. Летчик, как все летчики на дальнем Севере, спешил – уж очень здесь погода изменчива: светит солнышко, а через полчаса может подняться ураганный ветер.

Вася расцеловал своего Красавчика и сам подал его пилоту:

– Уж вы, пожалуйста, присматривайте за ним по дороге. Он ведь маленький…

Самолет поднялся в голубое небо. Вася Аналько плакал, уткнувшись в колени отца.

Самолет опустился на остров. Олениха с белой полоской на морде первой встретила его. Когда же лётчик с олененком на руках начал спускаться из машины, олениха чуть не столкнула стремянку, устремившись к олененку. Она прыгала вокруг него и облизывала своего сынка.

Не успели выгрузить восемь привезенных в этот рейс оленей, как счастливая мать сама повела сына в тундру. Олененок еле поспевал за ней, подпрыгивая на стройных ножках.

…Олени прекрасно себя чувствуют на острове. Их теперь стало во много раз больше.

Много лет спустя, пролетая над островом Врангеля, я видел стадо по крайней мере в сто пятьдесят оленей.

Впереди него шел рослый белый олень с огромными ветвистыми рогами.

Может быть, это был Красавчик?

Муха и пес

На одну маленькую зимовку, где было всего пять человек, прибыл груз.

Когда люди принялись разбивать ящики, то из одного ящика, где были свежие продукты, выползла муха.

Настоящая, живая муха в Арктике.

Кто ее знает, когда и где она заползла в этот багаж и как проделала большое путешествие, но факт был налицо: необыкновенная гостья, единственная на всю Арктику муха, прибыла собственной персоной на зимовку.

Люди страшно обрадовались и решили всячески оберегать драгоценную жизнь маленького насекомого.

На Большой земле на нее не обратили бы никакого внимания, но Арктика – другое дело! Здесь муха напоминала о привычной обстановке дома. Она была представителем юга, Большой земли!

Муха зажила на зимовке, как королева. На обеденном столе для нее специально держали блюдце с мелким сахаром, блюдечко с водой. «Обедала» она вместе со всеми, и людей ужасно потешало ее присутствие.

Никто не открывал двери без особой предосторожности, чтобы не выпустить муху на холод. Она свободно лазила по рукам и лицам зимовщиков, и они не позволяли себе смахнуть ее, чтобы не причинить ей вреда. Ради мухи даже был отстранен на второй план всеобщий любимец – пес Нелай.

Собака тоже была единственным представителем своей породы на зимовке. Ее привезли сюда совсем маленьким щенком и с любовью выхаживали. Всем был хорош пес, но одно огорчало воспитывавших его людей: пес был нем. Он не только не лаял, но даже не рычал, не визжал и вообще не издавал никаких звуков. Поэтому ему и дали имя Нелай.

Зимовщиков очень огорчало, что их питомец имеет такой изъян. Чего только они не делали, чтобы заставить собаку «заговорить»! Пробовали лаять сами, чтобы научить его; с рычанием бросались друг на друга, хрипели и теряли голос, а пес только удивленно поглядывал на своих странных хозяев.

Они винили себя в том, что завезли сюда одинокую собаку, которой даже не у кого поучиться лаять – ведь единственным четвероногим другом Нелая был медвежонок, с которым они вместе росли.

«Может быть, – гадали люди, – собака потому и молчит, что берет пример с медвежонка? А может быть, она совсем немая от природы?»

Но сколько они ни ломали голову, ничего не придумали.

Между тем щенок, подрастая, превратился в хорошую, умную собаку, которую даже приучили помогать людям. Нелай легко научился возить в упряжке сани и регулярно доставлял с берега дрова для зимовки.

Дружба с медвежонком продолжалась. Они вместе играли, ели, только медвежонок мешал Нелаю работать: едва впрягут собаку в санки, он лезет играть и путается в упряжке.

Зимовщики додумались и впрягли зверя тоже. Удлинили веревку, вперед пустили собаку, а позади мишку, и он, пытаясь догнать друга, тянул свой хомуток.

Таким образом он приучился к упряжке, и друзья стали прекрасно работать вдвоем. Медвежонок тянул свой хомуток так усердно, что собаке и делать нечего было.

Зимовщики потешались над их возней и играми, радовались их росту, но вот появилась муха, и она все затмила. Ей даже было дано имя Южанка, в знак того, что она прибыла из теплых краев.

Теперь частенько в маленькой столовой, служившей также комнатой для отдыха, раздавался тревожный вопрос:

– Товарищи, а где же Южанка?

И все пятеро зимовщиков принимались за поиски, пока кому-нибудь не удавалось обнаружить ее местопребывание, что было не так легко.

Однажды, когда Южанку долго не могли найти, кто-то из товарищей заметил:

– И чего мы, в самом деле, с ней так носимся? Уж не открылось ли у нас какое-нибудь массовое арктически-психическое заболевание? На Большой земле, бывало, бьешь их и бьешь да ругаешься – не знаешь, как избавиться, а тут королевой сделали! Все равно как в песенке о блохе… Только что кафтан ей не сшили!

Но однажды произошел совершенно непредвиденный случай, решивший судьбу обоих любимцев зимовщиков – и Южанки и Нелая.

После обеда Нелай растянулся у двери и, сонно потягиваясь, приготовился вздремнуть. В это время Южанка бродила по тарелкам с остатками еды. Затем она перелетела к окну, потом к двери и наконец уселась на нос Нелая.

Нелай недоуменно мотнул головой, отогнал муху и слегка тявкнул.

Зимовщики затаили дыхание.

Муха, с обычной для их породы невозмутимостью, вертелась около носа Нелая и, очевидно, раздражала его: пес не привык к подобному беспокойству и начал сердиться. Но назойливой

Южанке не было до этого решительно никакого дела. Она не долго думая снова уселась прямо на его нос. Тогда при общем восторге Нелай взвизгнул и тявкнул еще раз.

– Нелай залаял!.. Нелай залаял!.. – закричали зимовщики. – Ай да Южанка. Молодец муха, честное слово! – восклицали они.

Но этот «подвиг» дорого стоил мухе. Едва она снова уселась с прежним упорством на черный влажный нос собаки, та изловчилась, быстро вскинув морду, разинула пасть и… проглотила муху.

Зимовщики горевали недолго.

Муха «вылечила» их любимого пса, научила его «говорить», и они сочли, что этим она принесла свою пользу.

Вот и вся история про собаку и муху.

Полярные шутки

Полярным летчикам частенько приходилось сидеть на зимовках в ожидании погоды долгие дни и ночи. Времени в таких случаях бывало много. Коротали свободные часы игрой в шахматы, в особо излюбленную на Севере игру – домино. Мне на пути к исполнению одного задания пришлось как-то сыграть более четырехсот партий в эту игру.

Собираясь вечерком в кают-компании, люди тешили друг друга рассказами о небывалых приключениях – кто во что горазд. Сочиняли иногда истории вроде тех, какими славится Мюнхаузен, и были простодушно рады, если удавалось провести друзей и они принимали вымысел за чистую монету. От нечего делать иногда начинали подшучивать друг над другом, как говорилось у нас – «разыгрывать». Шутки эти были безобидные, дружеские, но излишняя доверчивость ставила некоторых товарищей в смешное положение.

На острове Рудольфа собралось как-то много «гостей» – кроме основного состава зимовки, здесь застряли в ожидании погоды три самолета. В их экипажах были и «новички» – люди, впервые попавшие в Арктику. Их, конечно, легче всего было «разыграть»: они сами набивались на это.

Вот заходит однажды в комнату к молодым бортмеханикам один наш летчик. Ботинки у него только что были вымазаны густым слоем жира – на швах и на рантах остались белые следы.

– А разве хорошо смазывать ботинки сгущенным молоком? – спросил у него один из бортмехаников.

Летчик быстро смекнул, в чем дело, и не растерялся.

– А ты не знал? – ответил он. – Только сгущенным молоком и можно предохранить обувь от промокания. И главное – ноги никогда не обморозишь. Попробуй!

Парень стал внимательно рассматривать и щупать кожу.

Наклонился над ботинками, а лётчик еле выдерживает, чтобы не расхохотаться вслух. Наконец сдержал себя и говорит:

– Чувствуешь, какие мягкие? Это от сгущенного молока!

Тут другой бортмеханик, ни слова не говоря, взял банку сгущенного молока, открыл ее и начал мазать свои ботинки.

– Ты, Ваня, погуще, – дружески советует ему летчик.

Ваня постарался, не пожалел молока. Час-другой прошел спокойно. Но когда он явился в своих сладких сапогах в кают-компанию, ему открыли глаза и хорошенько над ним посмеялись. Целый день он потом отмывал клейкую массу под назидательные замечания товарищей:

– А ты на слово не верь, думай сам. Даже школьники знают, что кожу смазывают жиром…

Тут же Ваня, который прославился сгущенным молоком, попался снова. Он весьма нетерпеливо относился к тому, что нужно выжидать погоду, и много сетовал по этому поводу. Всем, конечно, не терпелось, но люди приучены были к условиям Арктики и зря не ворчали – этим делу не поможешь! А наш «молочный Ваня» испускал вздохи, стоны и ежеминутно повторял: «Когда же наконец мы полетим? Когда закончится это выжидание?»

Как-то раз отозвал его в сторонку старший бортмеханик и говорит:

– Есть средство разогнать туман, только они все ленятся. Я тебя научу. Смотри никому не говори, сделай сам!

– А я сумею?

– Проще пареной репы!

– Ну говори!

– Нет, сейчас в кают-компании народу много – нас могут услышать.

– А когда же скажешь?

– Вот завтра приходи пораньше сюда, когда никого не будет, и я тебя научу. Все расскажу подробно.

На другой день видим: наш Ваня повеселел. Ходит посвистывает, смотрит с видом победителя – готовит всем сюрприз! Бортмеханик рассказал нам, в чем дело, и все с любопытством ожидали, чем это кончится.

Вечером мы собрались в кают-компании и попрятались кто куда – за портьеры, за пианино, один очень солидный товарищ залез под стол, другой лег на пол и прикрылся географической картой. Те, кто не уместился, заняли посты у входной двери.

Наступает час свидания.

Ваня, немного торжественный и взволнованный, является первым. Потом приходит бортмеханик. В кают-компании тишина.

– Ну, говори! – обращается Ваня.

– Только ты не удивляйся: это очень простое дело.

– Тем лучше, что простое: скорей сделаю. Надоело так сидеть.

– Ну так вот. У тебя насос для накачки воздуха в резиновые матрасы есть?

– Есть! Даже два! – радостно сообщил Ваня.

– Так ты возьми насос, который получше, пойди на высокое место, стань лицом к полюсу… Потом…

– Ну, что тянешь?

– …качай что есть силы – и разгонишь туман! – закончил свой рецепт бортмеханик.

Что тут поднялось в кают-компании, трудно передать: кто лежал – вскочил, кто стоял – упал. Через двери ввалилась группа хохочущих и кинулась в объятия тех, кто прятался в комнате. Стоявший за портьерой в припадке смеха так вцепился в нее, что оборвал. Материя вместе с карнизом упала на пол. Это вызвало новые приступы хохота. Еле отдышались.

– Ну, брат Ваня, – сказали ему зимовщики, утирая слезы, – больше не попадайся, потому что мы не выдержим. Так смеяться уж просто вредно для здоровья…

Но попадались не только «зеленые» полярники, а и бывалые арктические «волки».

Один «розыгрыш», начатый на острове Диксон, прошел с таким успехом, что последствия его докатились до Москвы, приведя в изумление работников Главсевморпути.

Было это так. Сидели мы вечером в кают-компании, и один из зимовщиков рассказал историю о том, как он спасся от шести белых медведей с помощью… ракетницы.

– Прихожу это я, – говорит он, – на метеостанцию. А ночь полярная была темная. Облака нависли низко. Записал я с помощью карманного фонаря показания приборов и только хотел идти обратно домой, вдруг вижу – меня окружают белые медведи. Что делать? Винтовку я с собой не взял. Хорошо, что со мной была ракетница – на случай, если заблужусь в пургу, чтобы дать о себе знать… Я прицелился в медведя, который был совсем близко от меня, и угодил ему прямо в глаз. Он как заревет – и завертелся на одном месте. А остальные врассыпную кто куда…

Долго зимовщики рассказывали нам всякие были и небылицы в расчете, что людей с Большой земли нетрудно провести на «арктической экзотике». Но пришел и наш час! Они стали расспрашивать у нас, что нового в Москве!

У меня в экипаже был механик – что называется, «палец в рот не клади». Вот он начал зимовщикам рассказывать про новинки.

– В Москве, – говорит он, – инженер Коптяев изобрел часы с героями. Видел я такие часы у начальника полярной авиации. Они интересны тем, что на циферблате вместо римских или арабских цифр нарисованы герои. Первый – Ляпидевский, потом – Леваневский, Молоков, Каманин и так далее.

Я слушаю его и думаю: как это я ничего про эти часы не слыхал? Но потом смекнул, в чем дело, а он продолжает:

– Посмотришь на такие часы и сразу скажешь: половина Слепнева – значит, половина пятого, или там Доронин с четвертью – значит, семь часов пятнадцать минут. Страна должна знать своих первых героев! А когда, – продолжал он, не унимаясь,-стрелка дойдет до какого-нибудь часа, открывается

форточка и высовывается белый медведь. Он издает столько рычаний, сколько в это время часов… Делают такие часы пока только для полярников, да и то по специальным заявкам. Модель еще оригинальная – не освоена для массовой продукции…

Через некоторое время прилетели мы в Москву. Вызывает меня начальник полярной авиации и спрашивает:

– Что это вы на Диксоне наговорили полярникам? Получаю от них радиограмму: просим забронировать для нас часы с героями. И передают целый список, один даже жену свою вписал.

– А вы что им ответили? – спросил я.

– Запросил Диксон, какая температура была у радиста, когда он передавал эту радиограмму.

Пустые поиски

Пришлось нам как-то из-за плохой погоды приземлиться на пустынном острове архипелага Земли Франца-Иосифа. Какой остров нас приютил, мы не знали. Конечно, хотелось определиться.

Несколько дней мы ждали хорошей погоды. Наконец видимость немного улучшилась.

Вооружившись биноклем, я тщательно исследовал каждую темную точку на ослепительно белом снежном покрывале.

Вдруг я заметил черный силуэт, сверху покрытый снегом, как нависающей на глаза шапкой.

«Дом… Да… А если не дом, то склад!»

Есть чему радоваться! Ведь возле каждой, пусть одинокой, постройки, возведенной рукой человека в Арктике, всегда возвышается гурий. Это груда камней, скрывающих под собой бутылку с запиской. Прочитав ее, мы узнаем точные координаты острова, кто и когда посетил впервые эти места. Такой же обычай соблюдают путешественники в горах: они оставляют в бутылке записку о том, кем и когда совершено восхождение на вершину. Только здесь башню из камней называют не гурием, а туром. Впрочем, как бы такая памятка ни называлась, нет на земле человека, который без трепета приблизился бы к ней. Встретить на пустынной далекой земле, где нет живого существа, следы ее первого, может быть уже забытого и давно погибшего покорителя, – это ни с чем не сравнимое чувство. Тут вами овладевают и радость, и волнение, и великая гордость за человека, и уважение к еще неизвестному имени вашего предшественника.

Не скрывая своего восторга, я позвал товарищей. Радист и бортмеханик вооружились биноклями. Они подолгу вглядывались в черный силуэт и полностью подтвердили мои предположения.

– Без сомнения дом! – уверенно сказал радист. – И недалеко. Не дальше двух-трех километров.

«Меньше слов, больше дела», – решили мы. И, захватив винтовку на случай встречи с «белым хозяином» этих мест, я весело зашагал к домику.

Вселивший в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал всего до него пятьсот шагов. Но меня постигло жестокое разочарование.

Рассчитывая найти домик, в крайнем случае склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да еще таких ничтожных размеров, что, если бы он накрепко не примерз к земле, я бы его легко донес до самолета.

Так я впервые столкнулся на практике с изумительным явлением Арктики – зрительной рефракцией. До этого я знал о ней только из книг.

Раздосадованные напрасными надеждами, мы залезли в спальные мешки и крепко заснули. Утро порадовало нас новым улучшением погоды. Стало совершенно ясно. На юго-западе открылась цепь островов, хорошо различаемых даже невооруженным глазом. Ближе других к нам был остров с высокой горой. Мы исследовали его в бинокль.

– Как, по-твоему, – осторожно спросил я бортмеханика, – далеко до этих гор?

– Чепуха! – уверенно ответил он. – Километров пять-шесть, не больше.

– А не обманывает нас рефракция?

Тот смерил меня недоумевающим взглядом:

– О рефракции смешно говорить! Сегодня видимость прекрасная. Вон посмотри. – Он указал рукой на камень, вчера так жестоко разочаровавший нас, и с веселой улыбкой добавил: – Теперь простым глазом видно, что перед нами не дом и не склад.

– Верно!

Мне это показалось убедительным. А так как гористый остров был явно недалеко, я решил забраться на его вершину, чтобы с нее как следует оглядеться и, возможно, определиться.

Сказано – сделано.

Рассчитывая скоро вернуться, я взял винтовку и на всякий случай плитку шоколада, чтобы подкрепиться. Товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахару, который я терпеть не могу.

Попрощались.

Подгоняемый тридцатиградусным морозом, я легко зашагал по снегу.

Я смело шел вперед, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны волны Баренцева моря.

Мне давно не случалось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Иду час – остров не приближается. Иду два – дорога стала трудней: ровный пастил уступил место торосам и айсбергам.

Теперь я чаще оглядываюсь и нередко за ледяными горами не вижу своего самолета.

Пройденное расстояние заметно увеличивается. Самолет постепенно превращается в черную точку, а до острова еще далеко. Мне начинает казаться, что я снова стал жертвой рефракции, но с обратным явлением: вчера, например, камень казался далеко, а нашли мы его совсем близко; сегодня же я

никак не мог дойти до острова, который, казалось, был совсем рядом.

Так рассуждал я сам с собой, вглядываясь в очертания острова.

Странное дело – я шел к нему около трех часов, а за это время он совсем не приблизился; больше того: теперь мне стало казаться, что он отодвинулся еще дальше. Это заставило меня принять окончательное решение.

Взглянув в последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул обратно и пошел по своим следам.

На обратном пути начали сказываться первые признаки усталости. Я съел плитку шоколада, чтобы подкрепиться, и вскоре почувствовал мучительную жажду. Сделал еще несколько шагов – и страшно захотел присесть и отдохнуть. Но одет я был легко и сесть побоялся: застынут ноги, и я не смогу идти дальше.

Так прошел час или полтора. Стало еще труднее. Я уже напрягал последние силы и уничтожал ненавистный мне сахар, закусывая снегом.

В начале пути я часто оглядывался: боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь винтовка обратилась в палку. Я шел, опираясь на нее и совершенно не заботясь о том, попадется ли навстречу медведь.

Не покидала одна мысль: «Только бы благополучно добраться до самолета…»

Я все время шел в темных очках – светофильтрах, спасающих от полярной слепоты. Мои очки вспотели, замерзли, и через них ничего не стало видно. Я опустил их на подбородок и продолжал идти с открытыми глазами.

Снег сверкал ослепительно.

Мороз сильно пощипывал. Обессиленный, задыхаясь, я едва дошел до самолета. Наша жалкая палатка в эту минуту мне показалась чудесным дворцом.

Немало времени прошло, пока я пришел в себя от усталости. Наконец я снова обрел дар речи и рассказал по порядку о всех своих злоключениях.

Товарищей поразил мой рассказ.

– Да, – в раздумье заметили они, – удивительная здесь природа… Нельзя верить собственным глазам…

– Теперь я понимаю, – сказал радист, – что зимовщики говорили нам правду. Помните, на мысе Желания нам рассказывали, что случилось, когда они нас встречали?

– Нет. А что?

– Ну как же! Они жгли для нас костры на аэродроме и подбрасывали в огонь нерпичье сало – оно прекрасно горит и дает

густой, черный дым. Вдруг увидели приближающуюся черную точку. Обрадовались, что самолет, а точка пропала! Они еще сала подбросили – точка появилась. То есть, то нет. Они прямо с ума сходить начали: что с самолетом делается? Стали внимательно вглядываться – и оказалось, что прямо около них крутится привлеченный запахом сала большой белый медведь. Они его черный нос приняли за самолет… Тогда я им не поверил.

– А теперь веришь?

– Еще бы! Уж теперь-то я на всю жизнь запомнил, что такое рефракция.

Мишка и Машка

До Северного полюса, кажется, сейчас рукой подать, так он «приблизился» к Москве. Самолет, вылетев из советской столицы, в этот же день доставляет пассажиров в самый центр Арктики. Наши летчики на быстроходных воздушных кораблях совершают далекие рейсы в Северный Ледовитый океан в любое время года, в любую погоду. Иное дело было в тридцатых годах. Тогда еще ни один советский человек не ступал ногой на лед в районе полюса. Авиационная техника принуждала летчиков не столько летать в небе, сколько ждать хорошей, ясной погоды на земле.

Так было и ранней весной 1937 года, когда мы летели в сердце Арктики. Самолеты первой советской экспедиции на Северный полюс делали на своем пути частые и долгие остановки.

На острове Рудольфа – самом северном из советских островов – нас любезно встретила «хозяйка Арктики». Перед домом зимовщиков, украшенном флагами, стояла на задних лапах огромная белая медведица. Она была подпоясана красным кушаком и в передних лапах держала поднос с хлебом и солью, по русскому обычаю гостеприимства. На шелковой ленте вокруг толстой медвежьей шеи висел большой ключ с надписью: «Ключ от Полюса».

Хорошо нас встретили зимовщики острова Рудольфа. Медведицу они убили за несколько дней до прилета самолета экспедиции, заморозили тушу и нарядили ее.

Как бы в награду за теплую встречу, мы преподнесли зимовщикам подарки. Это были доставленные нами газеты, журналы, письма и патефонные пластинки, но не обыкновенные, а с записью голосов их родственников. И, кажется, не было дороже подарка людям, надолго оторванным от семьи. Пластинок было много, а патефон на зимовке лишь один. Начались споры, кому слушать первым. Но патефон уже занял молодой радист Вася.

– Дайте мне послушать своего Юрку… Он у меня большой, в первый класс ходит!

Пластинка сначала зашипела, а потом раздался звонкий голосок.

– Здравствуй, папа!

– Здорово, сынок! – громко закричал радист, совсем забыв, что до Москвы более трех тысяч километров. – Товарищи! Это мой Юрка! Узнаете его голос!

Никто из нас с Юркой не был знаком, но все, не сговариваясь,

согласились, что голос действительно сынишки радиста. Впрочем, так было и на самом деле.

Счастливый отец сиял.

– Я, папочка, – продолжал патефон, – учусь на «отлично» и «хорошо». Только одно «посредственно» – по рисованию. Но ты не беспокойся, я исправлю отметку. Очень прошу, папочка, привези мне маленького белого медвежонка. Крепко тебя целуем я и мама… хотя она сама тебя сейчас поцелует… Не забудь медвежонка!..

А радист опять кричит в патефон:

– Я тебе двух привезу, только учись хорошо!..

На зимовке в самом деле жили два маленьких медвежонка – детеныши погибшей медведицы. Сиротки были белоснежными, пушистыми и очень забавными. Звали их Мишкой и Машкой.

Участники экспедиции на полюсе хорошо с ними познакомились. Времени у нас было для этого предостаточно. Пришлось долго ждать летной погоды. Летчики совсем избаловали Мишку и Машку, все время угощали их сладостями – сгущенным молоком, печеньем, сахаром, а иногда и шоколадом. Медвежата стали капризными, а повар и раньше чуть не плакал от этих маленьких нахлебников. Стоило ему зазеваться на кухне, как медвежата начинали хозяйничать, и тогда все летело со стола: и сырые котлеты, и тарелки, и кастрюли. Повар хватался за поварешку и бежал за медвежатами:

– Бандиты! – кричал он. – Дайте мне винтовку, я их сам расстреляю!

Однако не проходило и полчаса, как повар звал обоих любимцев, чтобы угостить их лакомым кусочком.

Мишка и Машка часто приходили к нам в гости. Сидим мы, бывало, в комнате – играем в домино – любимое развлечение полярников, читаем или просто беседуем, а Мишка с Машкой бегают взапуски по длинному коридору дома зимовщиков. Как только откроется дверь в какую-нибудь комнату, медвежата тут как тут. Избалованные проказники лезут на койки, на стол, знают, что им подкинут что-нибудь вкусненькое.

Однажды, когда с Мишкой возились летчики, его сестра одна зашла в гости к радисту. Вася в это время чинил радиоприемник. На столе и в руках у него были разные винтики, шурупы, мелкие детали. Машка решила, что это. конфеты: ткнет носом в винтик – вышибет из рук.

Вася несколько раз отталкивал Машку:

– Что ты мне мешаешь работать? Уходи подобру и здорову, уходи сейчас же…

А Машка цап маленький конденсатор и проглотила.

Вася так рассердился, что не удержался – раз Машку по морде. Потом еще слегка ударил непослушницу. Машка заскулила не от боли, а от обиды и попятилась. В дверях она остановилась и долго, не шевелясь, смотрела на обидчика, как бы стараясь запомнить его лицо.

Оказалось, что медвежата очень злопамятны.

…Как-то раз кинооператор решил снять вместе около дома постоянных жителей острова – зимовщиков и гостей – участников высокоширотной экспедиции. Кто из нас уселся на бревна, кто прилег прямо на снег – одеты-то все в меховые шубы или теплые комбинезоны. Конечно, и пушистые братец с сестрицей вертелись здесь. Все были этим довольны: пусть посмотрят люди в кино, что мы действительно снимались в Арктике – раз белые медвежата с нами.

Радист Вася устроился на бревне, приосанился, улыбается – пусть Юрка увидит, какой у него отец! Мишка и Машка веселились вместе с ними. Вдруг Машка присмирела – она увидела своего обидчика. Кинооператор крутил ручку своей камеры, а Машка, прижимаясь к земле, подкралась к радисту и как хватит его своими острыми когтями за бок – даже кухлянку ему порвала. От неожиданного нападения Вася заорал во всю мочь и свалился с бревна. Все это происшествие было заснято на кинопленку. И хохотали же все!

Машка стояла поодаль, не сводя пристального взгляда с радиста, будто хотела ему сказать – это тебе за то, чтобы больше не обижал маленьких зверей!

…Северный полюс вскоре был завоеван советскими людьми. На льдине в той точке географической карты, где сходятся все земные меридианы, остались нести научную вахту четверо отважных: Папанин, Федоров, Ширшов и радист Кренкель. Самолеты нашей экспедиции вернулись в Москву.

Вскоре ледокол доставил на остров Рудольфа строительные материалы, продовольствие, горючее и новую смену зимовщиков, а наши друзья вернулись домой.

Радист Вася выполнил свое обещание сыну. Он привез Юрке белого медвежонка. Конечно, не Машку, а Мишку.

По-разному сложились судьбы мохнатых брата и сестры.

Машка подросла и убежала с зимовки в ледяную пустыню, а Мишка много радости принес Юрке и его товарищам.

Семья радиста Васи жила в дачном поселке под Москвой. В саду под разлапистой елью устроили жилье Мишке. Он быстро освоился на новом месте и чувствовал себя неплохо, только очень страдал от жары летом. И Юрка с соседними мальчишками в теплые дни сбивались с ног, таская из колодца ведра с холодной

водой, чтобы обливать медвежонка. Впрочем, Мишку уже нельзя было назвать медвежонком, быстро и незаметно он превратился в большого и сильного медведя-подростка.

Мишке уже было полтора года, когда в один из жарких летних дней он порвал цепь, на которой сидел, и убежал искать прохлады. Как назло, Юрка в то утро уехал с родителями в город, и никто не обкатывал медведя водой. Мишка прибежал на речной пляж и бухнулся в воду среди купающихся. Ну и переполох там начался. Заплакали дети, закричали взрослые, и все стали удирать подальше от воды, а Мишка, пофыркивая, спокойно плавал и нырял. Несколько часов он в одиночестве хозяйничал на обычно многолюдном пляже. Все боялись к нему подойти, ведь никто не знал, что этот очень страшный с виду зверь на самом деле добряк и никогда никого не обижал.

Не успел Юра сойти с поезда, как узнал о случившемся. Он помчался к реке и стал громко, но ласково звать:

– Миша! Мишенька! Иди ко мне! Иди сюда, мой хороший!

Медведь вылез из воды, отряхнулся и послушно пошел за мальчиком.

Напуганные дачники пошли жаловаться в милицию: а вдруг медведь снова сорвется с цепи и кого-нибудь покалечит! К тому же прокормить большого зверя становилось все трудней и трудней. И Юра скрепя сердце согласился с доводами родителей. Мишку отдали в Московский зоопарк. Он там долго жил и состарился.

А молодой радист Вася превратился в солидного Василия Петровича, но как и раньше, часто надолго улетал в Арктику. И по-прежнему не везло ему с белыми медведями.

Мне довелось вместе с Василием Петровичем участвовать в воздушной арктической экспедиции в середине пятидесятых годов.

Экипаж нашего самолета получил задание установить на одном из необитаемых Новосибирских островов АРМС. Так сокращенно называют автоматическую радиометеорологическую станцию. АРМС сама, без помощи людей, несколько раз в сутки передает по радио на ближайшую зимовку сведения о температуре и влажности воздуха, силе и направлении ветра. Этот очень умный, сложный механизм помогает составить карту погоды.

Ярко светило солнце, когда мы вылетели из Тикси. Без труда нашли нужный нам остров и посадили свою летающую лодку в проливе. Подогнали машину к самому берегу и пошли устраиваться. Быстро собрали круглую палатку, похожую на жилище чукчей – ярангу. Штурман сварил большую кастрюлю

пельменей, и мы сытно поужинали. На полу палатки расстелили теплые оленьи шкуры, разделись до белья и залезли в спальные мешки. Дежурный погасил примус, чтобы случайно кто-нибудь не толкнул его спросонок и не наделал пожара. После полета люди устали и крепко заснули.

Летом в Арктике солнце не заходит и светит круглые сутки. Взглянув на обыкновенные часы, не определишь – утро сейчас или вечер. В двенадцать часов ночи так же светло, как и в полдень. Поэтому время здесь узнают по радио или по специальным часам, на циферблате которых двадцать четыре деления.

Обычно утром первым встает дежурный и разжигает примус. Вскоре становится так тепло, что можно вылезать из спальных мешков в одном белье и спокойно одеться, не ежась от холода. После завтрака, приготовленного дежурным, мы принимаемся за работу.

Но однажды, когда дежурил Василий Петрович, распорядок дня и ночи был нарушен. Мы крепко спали, как вдруг загромыхала железная лестница у самолета. Кто ее мог тронуть? Людей за сотни километров здесь не встретишь. Ветер? За палаткой совсем тихо, не слышно свиста или воя ветра. Радист заглянул в дверь и испуганно закричал:

– Товарищи! На самолет напали медведи!

Несмотря на мороз, мы выскочили из спальных мешков. Слышим, медведи сопят около палатки. Загремели ящики с продуктами, выставленные за дверь.

В полярных палатках есть окошки круглые, как иллюминаторы на пароходе или самолете. В них вставлена небьющаяся прозрачная пластмасса. И вот в нашем окошке появилась медвежья морда. Маленькие глазки зверя с явным любопытством заглядывали внутрь палатки.

Механик сорвал из гнезда круглое окно, а радист вскинул винтовку, чтобы в упор убить медведя. Я вовремя остановил его, ударив по руке. Зачем убивать, когда можно попугать. У советских полярников есть закон – убивать белых медведей только в крайнем случае, для самозащиты. У меня в руках была ракетница, и я выстрелил из нее вверх.

Хорошо, что я остановил Василия Петровича. К нам пожаловала медведица с двумя медвежатами. Зачем оставлять малышей сиротами?

Мы были так напуганы, что, не чувствуя холода, в одном белье, босиком выскочили из палатки. Товарищи стали кричать, стараясь напугать непрошеных гостей, а я еще раз стрельнул из ракетницы.

Медведица, озираясь, затрусила в глубь острова. Малыши резвились вокруг матери. Один даже залез к ней на спину, а другой прыгал, стараясь своими лапками поймать ее черный нос.

Только теперь мы почувствовали, как сильно замерзли, и стали быстро одеваться. Осмотрелись и видим, что из ящика исчезла самая вкусная на Севере рыба – нельма, килограммов так в пять, а из разорванного мешка высыпались пельмени.

– Вот жулики! – сказал Василий Петрович. – И обязательно в мое дежурство такое происшествие! Ну, подождите, я вас на месте преступления поймаю!

После завтрака, состоявшегося на два часа раньше обычного, так как спать никому уже не хотелось, мы стали грузить на санки батареи автоматической радиостанции, чтобы отвезти их на выбранное место. Смотрим, к самолету опять подходят гости – медведица с медвежатами.

Василий Петрович снова схватился за винтовку и просит меня:

– Разрешите, товарищ командир, пристрелить медведицу, а то будут неприятности…

Я категорически запретил отнимать мать у медвежат и приказал радисту отдать винтовку бортмеханику.

Решили отогнать зверей подальше, за торосы. Опять все зашумели. Бортмеханик стал стрелять в небо из винтовки. Я – палить из ракетницы. Одна ракета попала в заднюю ногу медведицы, и у нее задымилась шерсть. Зверь быстро погасил затлевший мех, полизав это место своим шершавым влажным языком.

Мы гнали непрошеных гостей, наверное, с полкилометра. Радист улюлюкал громче всех и так увлекся преследованием, что не заметил, как далеко убежал от нас.

Медведица, оглянувшись, заметила, что близко от нее одинокий человек, и решила расправиться с ним. Она резко повернулась и большими прыжками стала настигать, полумертвого от страха Василия Петровича. Он бежал от медведицы с такой быстротой, что покажи он подобную скорость на стадионе, наверняка стал бы чемпионом. Но зверь был быстрее человека. Вот-вот медведица настигнет и разорвет бедного радиста. Неожиданно Василий Петрович, наскочив на сугроб рыхлого снега, падает. Разъяренная медведица перемахнула через человека, сразу же повернулась и встала на задние лапы. Но в эту страшную минуту прозвучал выстрел, за ним другой. Наш хладнокровный бортмеханик не растерялся и вовремя нажал на курок. Медведица зашаталась и тяжело повалилась рядом с упавшим человеком. Пуля попала ей прямо в сердце.

Так они некоторое время лежали рядом – зверь и человек.

Медвежата подбежали к матери и стали ласкаться к ней. Несмышленыши не понимали, что мать никогда больше не накормит их, не оближет, не покатает на спине.

– Ты жив? – в один голос спросили мы радиста. – Тебя не ранило?

– Нет, – ответил, вставая, Василий Петрович и зло пнул тушу медведицы ногой. – Сама виновата, что тебя ухлопали!

Медвежата с рычанием набросились на радиста, но он не обратил на них внимания – они были еще совсем маленькими.

Мы поместили медвежат в кабину самолета. Долго не раздумывая, назвали их, по традиции, Мишкой и Машкой и стали угощать сгущенным молоком и печеньем.

Машка с удовольствием поела, а ее брат – в рот ничего не взял. Он рычал и бросался на людей. Весь день Мишка рвался из самолета и жалобно скулил. Василий Петрович, чувствуя себя виноватым в гибели его матери, решил успокоить медвежонка. Взяв сахар, он подошел к машине и только открыл дверцу самолета, как Мишка кубарем скатился вниз и помчался куда глаза глядят. Пропадет ведь он один без матери. Мы все кинулись ловить медвежонка.

Ночью невозможно было уснуть под непрерывный визг и скулеж медвежат в самолете. Пришлось взять их в палатку. Машка засунула свой влажный черный носик в олений мех и сразу заснула. После работы на морозе и мы с удовольствием залезли в спальные мешки. Уже стали засыпать, когда услышали, что кто-то осторожно пробирается к выходу. Оказалось, Мишка решил сбежать. Его у самого выхода перехватил радист и, так как был зол на медвежонка, схватил упрямца одной рукой за холку, поднял как котенка и нашлепал его по скулам. Потом бросил его на место и погрозил кулаком. Мишка прижался битой мордой к теплому меху и снизу посматривал злыми глазками на радиста.

Когда все заснули, Мишка стал обнюхивать спальные мешки. Они все одинаковы, не узнаешь, кто где лежит. А медвежонок нашел, кого искал, и стал быстро барабанить лапами по спящему. Конечно, это был Василий Петрович. Отплатил ему все-таки Мишка!

…Мало-помалу медвежата к нам привыкли. Мишка подружился с Василием Петровичем, который его особенно баловал.

Сиротки летали с нами с острова на остров, с льдины на льдину. На остановках им разрешалось выходить из машины, порезвиться. Теперь мы были уверены, что далеко они не убегут. И в самом деле, как только услышат медвежата, что заработали

моторы самолета, бегут во весь дух к машине, спешно карабкаются по трапу и в кабину – на свое место.

…Мишка и Машка долетели с нами до Москвы, где их отдали в зоопарк.

Через год я узнал об их дальнейшей судьбе. Подросших брата и сестру разъединили. Мишку отправили в зоопарк Гаваны, на Кубу, а Машку самолет доставил в Китай.

В этих странах ведь белых медведей не водится. В обмен на Мишку и Машку Московский зоопарк получил крокодила и обезьян – тоже совсем молоденьких.

Золотые лыжи

Однажды мне с группой товарищей довелось набрести на интересную находку. На Севере это случается не часто: что там найдешь, летая над тундрой, льдами и водой!

Дело было на Земле Франца-Иосифа. Я должен был полетать над ней, ознакомиться с архипелагом с воздуха, сделать фотоснимки, выяснить состояние льдов в проливах и, сравнив расположение островов с картой, по возможности исправить ее. Над Землей Франца-Иосифа еще никто не летал.

Эта работа была бы нетрудной, если бы дело не происходило в Арктике. Летчики не зря говорят, что на Севере надо не только уметь летать, но и уметь ждать: уж очень редко там выдается хорошая погода и очень она неустойчива. Как-то один лётчик отправился в разведочный полет на три часа, а вернулся через три дня: туманы не пускали. При одной температуре воздуха туман стелется над чистой водой; при другой температуре вода хорошо видна, а туман опускается над льдами; при третьей – он держится на островах и ледниках.

Долго пришлось ждать подходящего дня. Наконец он настал, и мы вылетели из бухты Тихой, служившей нам базой.

Вот внизу развертывается величавая картина полярных льдов. Кое-где громоздятся замысловатые гряды торосов, и лед кажется искрошенным, словно его пропустили через гигантскую мясорубку. То там, то здесь вздымаются красавцы айсберги самых причудливых форм. От них по белым полям далеко-далеко бегут тени…

Как зачарованный смотрел я на эту картину, стараясь запечатлеть все до малейшей подробности.

Вот показались очертания острова Рудольфа.

Получаю тревожную записку от радиста:

«Рация вышла из строя. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

Что делать? Какое принять решение? В коварной Арктике без радио никак нельзя. Придется садиться!

Справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа.

Я легко узнаю знакомую по карте бухту Теплиц. На берегу ясно вижу очертания каких-то полуразрушенных строений.

Приземлились. Оставив радиста возиться с ремонтом, мы с бортмехаником пошли на «экскурсию» – посмотреть, что сохранилось на этой земле от пребывания на ней человека.

Я знал, что в 1903-1904 годах здесь находилась американская экспедиция Циглера – Фиала. На нее были затрачены огромные

деньги. Она должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса, но ни с чем вернулась обратно.

Первое, что мы увидели, – это огромный сарай. Вероятно, он когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши болтались жалкие лоскутья. Из-под снега выглядывали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные – с пеммиканом. Все они проржавели; консервы и пеммикан испортились. Повсюду видны глубокие следы зубов и когтей полярных лакомок – белых медведей.

Неподалеку от сарая стоял деревянный дом. Около него также было множество медвежьих следов. Мы заглянули в разбитое окно: комнату забило льдом. Странно, что медведи не похозяйничали здесь и дали добру зарастать льдом.

Подошли к двери. Она не заперта и не занесена снегом. Что же остановило лакомок? Ага, понятно: двери открываются не внутрь, а на себя, и у мишек не хватило сообразительности потянуть дверь за ручку.

Несомненно, это было место стоянки экспедиции Циглера – Фиала. Мы убедились, что американцы были прекрасно снаряжены. Богачи не пожалели средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти.

Но одними деньгами ничего не сделаешь.

Чего только не привезли они на остров! И механическую мастерскую, и токарный станок, и геофизическую лабораторию, целый склад боеприпасов, массу взрывчатых веществ, всевозможные продукты, вина, спирт, книги – одних Библий оказалось восемнадцать штук…

Мы нашли пишущую машинку и собачью сбрую. Но это еще не удивительно – я до сих пор ума не приложу, зачем им понадобились, например, конские седла.

Однако у нас были находки и поинтереснее: цилиндры, фраки, лакированные ботинки, манишки, галстуки и другие вещи, совсем ненужные на Севере.

Венцом всего были золотые (золоченые, конечно) лыжи. На них «завоеватели» собирались вступить на Северный полюс…

Но планы экспедиции провалились. Место для стоянки судна «Америка» было выбрано неудачно, и его раздавило льдами.

Среди членов экспедиции поднялась паника – домой возвращаться было не на чем. Многие ушли пешком на южные острова, где рассчитывали встретить какой-нибудь пароход. 30 июля 1905 года судно «Терра нова» подобрало этих людей, и они

были доставлены в Норвегию…

Копались мы с бортмехаником в этих вещах – безмолвных свидетелях провалившейся экспедиции, и думали: «На золоченых лыжах ничего нельзя сделать, когда людьми руководит одно тщеславие, когда нет тесно сплоченного коллектива, высокой идейности. Грош цена в таком случае любому первоклассному снаряжению!»

Все знают, Северный полюс завоевали мы – советские люди.

О друзьях- товарищах… Русский сокол. Чкаловский почерк

Когда стало известно, что Чкалов будет летать для членов правительства и представителей иностранных посольств, не было в Москве летчика, который не помчался бы на аэродром.

Мы увидели тогда вдохновенный почерк пилота-новатора. Сложные и опасные фигуры следовали одна за другой с молниеносной быстротой. Таких фигур не было не только в учебной программе, но и в арсенале высшего пилотажа. Это было собственное творчество летчика Чкалова: «восходящий штопор», «медленные бочки», смелые пикирования, после которых машина набирала высоту в перевернутом виде – вверх колесами… Дух захватывало у тех, кто видел этот полет.

Когда Чкалов приземлился, из уст в уста передавали его слова, сказанные при выходе из машины:

– Пусть тот, кто собирается драться с нами в воздухе, еще и еще раз подумает: не опасно ли объявлять нам войну?..

В этих словах сказалось отношение Чкалова к головокружительным фигурам: они нужны были летчику не для «фокуса», не для того, чтобы поразить воображение зрителей. Он добивался виртуозного владения машиной, чтобы стать сильнее врага, поразить его в бою…

В одной из своих статей Чкалов писал:

«Сейчас уже все знают, что победителем в воздушном бою при прочих равных условиях окажется тот летчик, который лучше владеет самолетом, который способен взять от машины все, что она может дать. Высший пилотаж – одно из непременных условий современного воздушного боя».

Уже на первых порах службы Чкалова в истребительной авиации, куда он был зачислен в 1924 году после окончания трех авиационных училищ – Борисоглебского летного, Московской школы высшего пилотажа и Высшей школы воздушной стрельбы и бомбометания, – проявилось его стремление к совершенству. Он говорил: «Я хочу быть хорошим летчиком или не буду летать совсем. Лучше быть хорошим шофером, чем плохим летчиком». И говорил он так совсем не от тщеславия, – он был очень скромным человеком.

Вскоре после прибытия в Ленинградскую истребительную эскадрилью Чкалов убедился, что ему не очень удается воздушная стрельба. В то время летчики, тренируясь, стреляли по летающим мишеням – выкрашенным в черный цвет шарам-пилотам, которые

запускались на высоту 700-800 метров. В свой первый полет Чкалов сбил только один шар, и то после четвертой атаки, а товарищи сбили по три.

Летчик начал усиленно тренироваться.

Однажды рано утром, во время прогулки в роще (часть в это время находилась в летних лагерях) командир заметил сидевшего в кустарнике Чкалова. Он возился с каким-то прибором. Подойдя ближе, командир рассмотрел треногу, а на ней полено вместо пулемета. На полене были укреплены два прицела – простой и оптический. Чкалов старательно наводил прицел на летающие самолеты. Он увлекся своим делом и совсем не ожидал, что в такой ранний час кто-нибудь появится в роще. Командир застал его врасплох.

Через две недели Чкалов при любом положении самолета стрелял по шарам-пилотам лучше всех летчиков эскадрильи.

Он научился точно поражать мишени даже при полете вверх колесами. Советские летчики-истребители, наследники замечательного чкаловского мастерства, в многочисленных воздушных сражениях не раз с успехом стреляли по врагу, летая вверх колесами.

Чкалов энергично готовился к защите Родины, развивал в себе качества, необходимые военному летчику. Он летал уже так искусно, что с полным правом заявлял: «На самолете я чувствую себя гораздо устойчивее, чем на земле». Однако он вовсе не считал, что достиг предела авиационного мастерства.

Новая материальная часть всегда несет для летчика и новые трудности и новые возможности. Чкалов стремился научиться преодолевать любые трудности. Его воздушные фигуры становились все более смелыми и сложными. В пятидесяти метрах от земли он неожиданно переворачивал самолет и летел вверх колесами, затем возвращал машину в нормальное положение и опускался точно у посадочного знака.

Ленинградская истребительная эскадрилья славилась учебно-боевой подготовкой. Ее летчики безукоризненно выполняли сложные фигуры высшего пилотажа. Но почему-то им плохо удавалось правильно рассчитать скорость и угол спуска при посадке самолета с выключенным мотором.

С таким серьезным пробелом в боевой подготовке не хотели мириться ни командир, ни летчики.

Для тренировки командир приказал поставить на аэродроме легкие ворота из тонких шестов. Вместо верхней перекладины висела полоса марли. Высота этих ворот равнялась десяти, а ширина – двадцати метрам. Планирующий на аэродром самолет должен был пройти в ворота, не задев марли.

Теперь могут показаться чересчур примитивными и даже смешными и самодельные ворота на аэродроме, и марля, но в те времена это никого не удивляло, а, напротив, говорило о находчивости и сметке людей эскадрильи, о горячем их желании сделать все для повышения своего летного мастерства. Чкалову очень нравилось это упражнение. Он проделывал его много раз, и всегда с успехом.

Тренировочный полет через ворота навел Чкалова на мысль о чрезвычайной важности искусства точного маневра в будущих воздушных боях. Чтобы проверить себя, он решил пролететь под аркой Троицкого (ныне Кировского) моста в Ленинграде. Малейшая ошибка грозила гибелью.

На этот полет Чкалов решился не сразу. Летая в районе Троицкого моста, он снижался над Невой так, что колеса его самолета почти касались воды. Не раз ходил он по Троицкому мосту и, делая вид, что гуляет, время от времени заглядывал через перила вниз. Опытный, зоркий глаз летчика отмечал и ширину полета и высоту. Ворота на аэродроме были уже. «Пролечу!» – уверенно думал он.

День для полета был выбран ясный, безветренный. Река отражала голубое небо и темные контуры моста. В последний раз Валерий проверил свои расчеты: машину надо было провести точно посредине пролета, под аркой, не задев ни ферм, ни воды.

Оглушающее эхо от грохота мотора обрушилось на летчика в ту долю секунды, когда он промчался в теснине между устоями моста.

Полет под мостом был совершен средь бела дня, на глазах у сотен зрителей. Естественно, что молва о нем быстро облетела город. Особенно бурно обсуждалось это событие в Ленинградской истребительной эскадрилье. Большинство летчиков восхищались блистательным авиационным мастерством Чкалова. Но нашлись и такие, которые расценили этот полет как бессмысленное трюкачество. Валерий принимал поздравления и отшучивался.

– Чего вы от меня хотите? – говорил он. – Говорят, французский лётчик за большие деньги взялся пролететь под Эйфелевой башней. А я под мост даром слетал.

Однако командование ограничилось тем, что вынесло Чкалову за неуставные действия строгое предупреждение.

Особая Ленинградская истребительная эскадрилья вела свою историю от одиннадцатого авиационного отряда, которым в последний год в своей жизни командовал капитан Нестеров.

Как-то раз, доказывая командиру вредность чрезмерных ограничений в высшем пилотаже, Валерий для большей убедительности сослался на Нестерова.

– Его тоже хотели на гауптвахту посадить за то, что летал не по уставу, – прямо напомнил он и добавил: – Не подумайте, что я равняю себя с Нестеровым. Но, поверьте мне, в авиации я пустым местом не буду. Добьюсь своего!

Чкалову довелось принимать участие в осенних маневрах Балтийского флота. На третий день условных боев разведка «красных» обнаружила «противника». Синие готовили высадку десанта. Следовало немедленно передать донесение флагману эскадрильи «красных» – линкору «Марат», но радиосвязь оборвалась. Командир эскадрильи получил приказ послать донесение самолетом.

Погода была совсем нелетная: низкие темные облака и густая сетка дождя. Начался шторм. Опасность полета увеличивалась еще и тем, что все самолеты эскадрильи были сухопутные. Найти корабль в открытом море, когда над водой стелется туман, было крайне трудной задачей. Командир послал сразу двух лучших летчиков. Одним из них был Чкалов.

Погода совсем испортилась. Ветер грозно гудел и рвал свинцовые облака. Шел проливной дождь.

Через два часа вернулся одни из летчиков. В баках его самолета остались капли горючего, а сам он был измучен бесплодными поисками. У обоих летчиков запас горючего был одинаковый, и все в эскадрилье с тоской думали о том, что Чкалов разбился.

Сумерки уже плотно легли на аэродром, когда командира вызвали к телефону. Он шел уверенный, что его ждет сообщение о катастрофе. Вдруг он услышал в трубке веселый голос Чкалова. лётчик докладывал, что задание выполнено: вымпел на «Марат» сброшен.

– Откуда же ты взял бензин?! – крикнул командир.

– Решил искать командира до тех пор, пока в баках не останется бензина ровно столько, чтобы добраться до берега. Не мог же я вернуться, не выполнив задание! – убежденно ответил Чкалов.

Из-за плохой видимости Чкалов долго разыскивал линкор «Марат» и сбросил на его палубу вымпел. Он летал на высоте двадцати – тридцати метров и читал надписи на бортах всех кораблей. Обнаружив «Марат» и сбросив на его палубу вымпел с донесением, лётчик с трудом, на последних каплях горючего, дотянул до суши и блестяще, без царапины посадил машину на берегу.

В этом полете полностью проявился характер Чкалова: готовность идти на любые опасности во имя долга, изумительное летное искусство и точный расчет, сопутствующий риску.

Крепли крылья…

Много раз доставалось Чкалову за «неуставные полеты». Его сажали на гауптвахту, грозили выгнать из армии. Частенько он чувствовал себя несправедливо наказанным.

Вскоре после того как в Ленинградской эскадрилье сменилось начальство, Чкалова «за недисциплинированность» перевели в истребительную эскадрилью в Брянск.

Сыну Валерия Игорю было только полтора месяца. Чкалов очень тосковал по жене Ольге Эразмовне и ребенку, оставшимся в Ленинграде. К тому же обстановка в эскадрилье сложилась для него неблагоприятно. Командир относился к нему недоверчиво. Чкалова поставили в такие условия, что ему было не до новаторства. Он с горечью писал жене:

«…Так как мои полеты выделяются из других, то это нужно как-то отметить. И вот это отмечают, как «воздушное хулиганство».

* * *

…Беда нагрянула неожиданно, хотя в происшедшем Чкалов был несомненно виноват. 15 августа 1928 года выдался пасмурный, совсем осенний день. Чкалов летел из Гомеля в Брянск. Пользуясь возможностью потренироваться на малых высотах вдали от «бдительного ока» начальства, категорически запрещающего это делать, Чкалов нырнул под телеграфные провода. Пролетел же он под мостом, почему же не попробовать пройти под проводами! Но за сеткой мелкого дождя лётчик не заметил низко нависших рядов проволоки, налетел на них и вдребезги сломал машину.

Комиссия, расследовавшая причину аварии, установила, что самолет сломан потому, что врезался в провода и что виновен летчик.

Другому летчику, может быть, простили бы эту аварию, но не Чкалову. За ним накопилось слишком много «грехов». Их все вспомнили на суде, постарались приписать подсудимому и то, в чем он не был повинен.

За поломку самолета суд приговорил Чкалова к году тюремного заключения.

Тяжелая, гнетущая тоска одиночной камеры. Молодой, темпераментный лётчик остался наедине со своими невеселыми думами. И из тюрьмы он пишет Ольге Эразмовне:

«Как истребитель, я был прав и буду впоследствии еще больше прав».

Через двенадцать дней Чкалова освободили. Но вернуться в эскадрилью ему не пришлось – его демобилизовали. Из военного он стал штатским, да к тому же безработным.

Кто доверит самолет летчику, бывшему под судом и выгнанному из армии?

Кое-кто из друзей советовал Чкалову забыть авиацию, из-за которой он попал в такой «переплет», и выбрать себе более «земную» профессию.

Но Чкалов хотел летать, и только летать.

Бездействие страшно угнетало его, тем более что вокруг все кипело. Страна приступала к выполнению первого пятилетнего плана великих работ.

После долгих хлопот Чкалову удалось устроиться в Осоавиахим. В его обязанности входило: возить пассажиров на «юнкерсе». Для летчика-истребителя, да еще мастера фигурного пилотажа, летать на тихоходном, неповоротливом «юнкерсе»

было мучением.

– Мне приходится летать так, как будто я везу молоко, – жаловался он.

Глубокая горечь чувствуется в иронической надписи, сделанной им на обороте своей фотографии того времени:

«Бывший военный летчик.

Истребитель.

Когда-то летал. Сейчас подлетывает на «юнкерсе».

Скучно и грустно смотреть на вас, Валерий Павлович.

Самолет вам не подходит по духу.

Ну, а в общем – катайте пассажиров. И то хлеб!»

В план первой пятилетки было включено создание мощной авиационной промышленности. Предстояло увеличить производство самолетов для обороны страны и ее хозяйственных нужд и преодолеть отставание в авиационной технике. Росла потребность в опытных смелых летчиках.

Вспомнили и о Чкалове. Немалую роль в этом сыграли его старые друзья, в том числе и бывший инструктор, обучавший его летать, – Михаил Михайлович Громов, только что совершивший блистательный перелет на самолете «Крылья Советов» по европейским столицам.

Валерий Павлович вернулся в военную авиацию, поступил в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил.

На московском аэродроме

Я познакомился с Чкаловым в 1933 году на одном из московских аэродромов.

Только я приземлился и вышел из самолета, как ко мне подошел широкоплечий человек в темно-синем костюме и серой фетровой шляпе. Он протянул мне руку:

– Давай, Водопьянов, познакомимся… Я – Чкалов.

«Так вот ты какой!» – подумал я.

От крепкой, коренастой фигуры Чкалова веяло большой и спокойной силой. С интересом разглядывал я его лицо, покрытое густым загаром, мужественное, энергичное, словно вылепленное талантливым скульптором.

Мы обменялись крепким рукопожатием.

– А у меня к тебе просьба, – улыбаясь, сказал Чкалов. – Выручи, пожалуйста. Видишь, какое дело! Приехала моя землячка-колхозница, – кивком головы он показал на стоявшую неподалеку пожилую женщину. – Просит покатать ее по воздуху. А куда же я ее посажу? Ведь у меня истребитель! Одноместный… Дай свою машину на полчасика, а?

Прямо скажу, передоверять машину без разрешения начальства я не имел права. Самолет ведь не велосипед, который можно дать товарищу покататься. Но такому летчику, как Чкалов, я не мог отказать и был уверен, что начальство за это сильно ругать не будет.

Чкалов надел мой летный шлем, а на мою голову нахлобучил шляпу.

Когда бортмеханик стал привязывать землячку Чкалова ремнями, она спросила:

– Что это вы меня так прикручиваете? Вот здесь есть трубочки – я за них буду держаться.

– А вы знаете, с кем летите? Это такой летчик! Я бы – и то привязался…

Но волжанка оказалась не из тех, кого можно напугать; Она улыбнулась:

– Я верю своему земляку.

И вот моя машина ушла в воздух.

Стоя с бортмехаником на земле, мы наблюдали за тем, как «катается» землячка. Ждали, что вот-вот Чкалов выкинет какой-нибудь головокружительный номер. Уж очень укрепилась за ним слава «воздушного лихача».

Однако машина шла ровно.

Чкалов осторожно посадил машину и сказал, угадывая мой

немой вопрос:

– Человеку надо доставить удовольствие, а не трепать его так, чтобы он на всю жизнь возненавидел полеты и проклинал летчика!

Веселая и довольная женщина подошла к нам:

– Спасибо тебе, Валерий! Летать вовсе не страшно! И интересно сверху на все смотреть! Доведется еще раз в Москве побывать – опять приду к тебе с поклоном.

Так я в первый раз убедился в его мягкости и огромном внимании к людям.

Раз мы шли по бульвару Ленинградского шоссе. Над нами то и дело пролетали самолеты. Чкалов, не подымая головы, безошибочно говорил, какая машина летит.

– Привык мальчишкой на Волге пароходы по гудку узнавать, – сказал он, и озорная улыбка появилась на его губах. – Вот этот истребитель я испытывал. Сначала любил эту машину, теперь нет. Сейчас Поликарпов делает лучше, с убирающимся шасси.

В это время на высоте примерно тысячи метров прошел самолет с острыми длинными крыльями.

– Слушай, Валерий, – спросил я, – а что это за тихоход с большим размахом?

– Ты с этим тихоходом не шути! – ответил Чкалов. – Это РД проходит испытание. Данные этой машины я еще точно не знаю, но слышал, что можно на ней перекрыть все существующие рекорды дальности полета.

…Много мужества проявил он на труднейшей и опаснейшей работе летчика-испытателя. Все дивились его находчивости, смелости и пониманию техники. Он хотел знать каждый винтик новой машины, чтобы в воздухе чувствовать себя хозяином.

Валерий Павлович считался одним из лучших летчиков-испытателей. Быстрому его выдвижению в первые ряды испытателей способствовало то, что он пришел на завод с богатым летным опытом и созданными им самим приемами воздушного боя на истребителе.

Работая шеф-пилотом ведущего конструктора Н. Н. Поликарпова, Чкалов в ответственных, порой опасных испытательных полетах нашел применение своей неутомимой энергии.

Нередко он садился в кабину самолета, который еще никогда не поднимался в воздух, и уводил его в небо над заводским аэродромом. Там наедине с машиной он старательно изучал ее «нрав» – послушность, прочность, устойчивость. С этой целью пикировал, планировал, делал крутые виражи, «бочки» и под конец «штопор». Потом шел на посадку. Посадка всегда была

бережная, точная и красивая – «чкаловская посадка», о которой говорили еще в Ленинградской истребительной эскадрилье.

Среди летчиков многие повторяли тогда слова Чкалова: «С машиной надо обращаться нежно, на «вы». Техника не терпит грубости». И видимо, благодаря своей чуткости и пониманию закона обращения с машиной Чкалов выходил победителем даже тогда, когда эта самая техника его подводила.

Однажды Чкалов проводил испытание новой машины. Это был истребитель с убирающимся шасси. Сначала он испробовал самолет на земле, несколько раз прорулил по аэродрому, раза три отрывался на один-два метра от земли.

И когда убедился, что истребитель ведет себя хорошо, пошел на взлет.

В воздухе машина показала себя превосходно.

Первое испытание подходило к концу. Чкалов снижался над заводским аэродромом и уже стал выпускать шасси. Но левая «нога» не опустилась.

Сесть на одно колесо на истребителе очень трудно. Прыгать на парашюте – значит погубить самолет.

Работники завода со страхом следили за тем, что начал вытворять в воздухе Чкалов. Он пытался спасти машину, фигурами разорвать петлю троса, державшего колесо.

Бесконечным каскадом сыпались двойные перевороты, самолет шел вверх колесами, затем бросался в головокружительные, крутые пике…

Сам Валерий Павлович потом признавался: физическая нагрузка была столь основательной, что у него хлынула носом кровь, он иногда терял на несколько секунд зрение.

Но Чкалов добился своего. Ценная машина была спасена: рывок необыкновенной силы при выводе из пике разорвал трос… Нога шасси была освобождена, и лётчик посадил самолет.

Мечта и жизнь

Однажды, когда я был настолько занят подготовкой к полету на Северный полюс, что не видел никого из друзей и не откликался на их приглашения, ко мне позвонил Чкалов. Он сказал, что хотел бы видеть меня, нужно поговорить…

Зная Чкалова, я был уверен, что услышу от него что-нибудь необычайное… Что он там затеял? Ведь не стал бы Валерий меня вызывать, чтобы угостить чашкой чаю…

Я застал Валерия Павловича в его кабинете. Тут же находились его постоянные спутники по полетам – Георгий Филиппович Байдуков и Александр Васильевич Беляков.

Обстановка удивила меня. На столе лежала карта Крайнего Севера, кругом я увидел хорошо знакомые мне книги о полярных экспедициях, о борьбе за полюс.

Среди летчиков полярной авиации у Чкалова были друзья, увлекавшиеся грандиозными планами освоения воздушных просторов Арктики. Эти планы могли показаться бесплодными мечтаниями, фантазией кому угодно, но только не Валерию Павловичу, который сам умел мечтать смело и вдохновенно. Ему были близки по духу Георгий Седов и другие отважные путешественники, пытавшиеся разгадать тайны ледяной пустыни. О них Валерий Павлович читал запоем.

– Вот, посмотри, – сказал Валерий и протянул мне раскрытую книгу. На странице красным карандашом было подчеркнуто:

«Авиация вышла из пеленок. И теперь внезапно, одним ударом все могло совершенно измениться. Холод и мрак обменяются светом и теплом, долгие томительные скитания – быстрым перелетом. Никаких пайков, ни голода, ни жажды – всего лишь один короткий перелет! Поистине возможности появились широкие. Как мечта, как отдаленная возможность вспыхнула в один день искра, которой так быстро было суждено разгореться в могучий огонь».

Я прочел вслух, закрыл книгу и взглянул на обложку: Амундсен «Полет до 88 градуса северной широты».

– Молодчина старина Амундсен, – продолжал Чкалов, – человек понял, что значит самолет!

– Да, но Северный полюс все же ему не покорился, и погиб он в результате авиационной катастрофы в двадцать восьмом году, спасая Нобиле, – заметил я и, улыбнувшись, спросил: – А почему ты Амундсеном заинтересовался?

– Проходим курс полярных наук, – серьезно ответил Чкалов, кивая в сторону своей развороченной библиотеки. В каждом томе

лежало по множеству закладок, листков с выписками. – Интересуемся также и этой точкой… – Он указал карандашом на Северный полюс.

А затем с деловитостью, смягченной хитрецой, добавил:

– Ну, как вы там?.. Скоро?

Тут я узнал, что славная тройка готовится к трансполярному рейсу – Москва – Северный полюс – Соединенные Штаты Америки – и интересуется, как идет наша подготовка к воздушной экспедиции в центр Арктики. От успеха этой экспедиции во многом зависит и задуманный ими перелет.

Товарищи рассказали мне, что один раз они уже просились на полюс. Но тогда правительство предложило им лететь в рейс Москва – Камчатка, что они и выполнили блестяще, пройдя без посадки около девяти с половиной тысяч километров, и стали Героями Советского Союза.

Теперь, зная о готовящейся экспедиции, Чкалов, Байдуков и Беляков справедливо полагали, что после завоевания полюса им разрешат задуманный полет в Америку.

– Пока мы начали готовиться втихую, – признались друзья. – Разрешения правительства еще нет. Но в свободное время мы тренируемся, готовим самолет. Никто не знает об этих секретных работах… А настанет минута – и мы готовы!

И все трое снова повторили волнующий вопрос:

– Ну, в самом деле, как у вас там? Скоро полетите?

– Думаете, нам не хочется, чтобы этот день уже наступил? – ответил я. – Недолго ждать осталось. И нам, и вам.

Долго мы беседовали в тот день в чкаловском кабинете, взволнованные предстоящими делами. Помню, что Валерий увлекся, стал читать стихи, а под конец вспомнил известное изречение из «Фауста» Гете: «Остановись, мгновенье, ты прекрасно!» – и сам стал спорить с этими словами.

Вскоре после нашей беседы Северный полюс был завоеван. Папанин, Федоров, Ширшов и Кренкель остались зимовать на дрейфующей льдине. Станция «Северный полюс-1» стала систематически передавать по радио свои наблюдения. Тогда появилась возможность совершать трансарктические перелеты.

На рассвете 19 июня 1937 года после длительной и тщательной подготовки с подмосковного аэродрома поднялся тяжело нагруженный самолет АНТ-25.

Внимание всего мира в течение двух с лишним суток было приковано к краснокрылой птице, на которой три Героя Советского Союза прокладывали путь из одного полушария в другое через неизведанные пространства.

Чкалов описал героическую борьбу с этими трудностями

просто, спокойно, словно обычную, будничную работу:

«…Высота – 5700 метров. Снова летим вслепую… Лететь дальше на такой высоте невозможно. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь самолет. Лед абсолютно белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение – самое страшное. Лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение 16 часов не оттаивая.

Пошли вниз. На высоте 3 тысячи метров в разрыве облачности увидели какой-то остров.

Вдруг из передней части капотов мотора что-то брызнуло. Запахло спиртом. Что случилось? Неужели беда?

…Переднее стекло еще больше обледенело. Егор, просунув руку сквозь боковые стекла кабины, стал срубать финкой лед. Срубив немного, он обнаружил через образовавшееся «окошко», что воды в расширительном бачке больше нет. Красный поплавок, показывающий уровень воды, скрылся. Стали работать насосом. Ни черта! Вода не забирается. Нет воды. Замерз трубопровод. Машина идет на минимальных оборотах. Что делать? Сейчас все замерзнет, мотор откажет… Катастрофа?! Где взять воду? Я бросился к запасному баку – лед… К питьевой – в резиновом мешке лед… Беляков режет мешок. Под ледяной корой есть еще много воды. Добавляем ее в бак. Но этого мало. В термосах – чай с лимоном. Сливаем туда же. Насос заработал. Скоро показался поплавок. Егор постепенно увеличивал число оборотов. Трубопровод отогрелся. Самолет ушел в высоту.

Три часа потеряли мы в борьбе с циклоном. Но сейчас уже солнце. Появилась коричневая земля: остров Банкса.

Экипаж сразу почувствовал облегчение. Байдуков и Беляков, проголодавшись, уплетали за обе щеки промерзшие яблоки и апельсины. За сорок часов полета это был второй прием пищи. Я отказался от этого блюда, довольствуясь туго набитой трубкой.

При исключительно хорошей погоде мы пошли над чистой водой… прошли над мысом Пирс-Пойнт. Под нами – территория Канады. В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, но мы летим первыми. История нас не осудит…»

Самолет Чкалова, Байдукова и Белякова провел в воздухе 63 часа 16 минут. За это время было пройдено 9130 километров. Советские летчики выполнили величайший в истории перелет.

Простые люди Америки восторженно встретили героев-летчиков. Везде, где они появлялись, возникали многолюдные митинги. Но Чкалов спешил на Родину.

– Мы не туристы, не развлекаться сюда приехали, – говорил он Байдукову. – Пора домой, снова браться за работу.

Когда Чкалов на пароходе «Нормандия» возвращался в Европу, к нему подошел американский миллионер.

– Вы богаты, мистер Чкалов? – спросил делец.

– Да, очень богат.

– В чем выражается ваше богатство?

– У меня сто семьдесят миллионов.

– Сто семьдесят… чего – рублей или долларов?

– Нет. Сто семьдесят миллионов человек, которые работают на меня так же, как я работаю на них.

Мужество и нежность

Двенадцатого декабря 1937 года трудящиеся Горьковской области и Чувашской Автономной Республики избрали Валерия Павловича Чкалова депутатом Верховного Совета СССР.

Кандидат в депутаты Чкалов объехал шестнадцать районов Горьковской области и пять районов Чувашии. Его выступления слышали шестьсот тридцать тысяч человек. Навсегда запомнили избиратели чкаловские слова:

– Я служу советскому народу, я весь его, до последней капли крови. Обещаю не щадя сил работать во славу любимой Родины и ее замечательного воздушного флота!

Избиратели обращались к своему депутату по самым разным вопросам. Совета и помощи у Чкалова искали рабочие завода «Красное Сормово», артисты Горьковского областного театра, профессора, летчики, колхозники, инженеры, педагоги, пенсионеры, домашние хозяйки. И для каждого он находил время, каждому старался помочь.

Валерий Павлович много раз бывал в колхозах Горьковской области. Охотно рассказывал он о себе и с большим интересом расспрашивал колхозников об их жизни и работе. Однажды Валерий Павлович посетил дом для престарелых колхозников.

– Ну и обрадовали же вы меня, – сказал он руководителям колхоза. – Это наша Конституция в действии!

На женской половине дома стопятилетняя старуха по-матерински обняла Чкалова и поцеловала его в лоб.

– Ты наша гордость! – сказала она.

Подобные встречи всегда были для Валерия Павловича источником новых творческих сил.

– Любовь и доверие людей – дело огромное, – взволнованно говорил он. – Так хочется скорее оправдать это доверие!

К землякам Валерий Павлович относился с особым радушием. К нему часто приезжали гости из родных мест. Чкалову всегда хотелось, чтобы василевцы увезли с собой самые лучшие воспоминания о Москве. Он водил их по музеям. Если трудно было достать билеты в Большой или Художественный театры, ездил сам, хлопотал, просил.

И василевские колхозники слушали «Евгения Онегина», смотрели «Три сестры»…

Чкалов любил делать приятное людям, к которым он относился с уважением. Сосед его по дому, народный артист СССР Б. Н. Ливанов, наблюдавший в домашней обстановке прославленного героя-летчика, как-то сказал:

– Я часто думаю, чего в Чкалове больше: мужества или нежности?

В его маленькой квартире чуть ли не каждый вечер собирались друзья – летчики, механики, журналисты, актеры.

Как-то, придя к Чкалову, у которого, как всегда, было много народу, я сказал ему:

– Сколько у тебя друзей, Валерий! Небось покоя не дают?

Летчик ответил стихами Шота Руставели: «Кто не ищет дружбы с ближним, тот себе заклятый враг».

С Валерием Павловичем дружили такие разные люди, как народный артист СССР И. М. Москвин, писатель А. Н. Толстой и простые труженики – рыбаки из родного Василева. Но самыми близкими друзьями летчика были его соратники по полетам – Георгий Байдуков и Александр Беляков.

Климент Ефремович Ворошилов спросил однажды Чкалова, Байдукова и Белякова:

– А что, товарищи, дружно ли втроем живете?

– Как одна семья, товарищ народный комиссар, – ответил за всех Валерий Чкалов. – Нам нельзя не дружить, ведь у нас все общее: планы, работа, перспективы.

…С Георгием Байдуковым Чкалов встретился в Научно-исследовательском институте Военно-Воздушных Сил, где служил летчиком-испытателем. В обязанности Чкалова входило инструктирование вновь поступающих молодых летчиков. Он поднимал Байдукова в так называемые «вывозные» полеты, и тот сразу завоевал симпатию Валерия Павловича своей сообразительностью, смелостью и знанием летного дела.

– И откуда ты, Байдук, взялся? Сколько лет ты летаешь? – говорил Чкалов, любуясь смелым полетом новичка.

С первого же знакомства он стал называть Байдукова ласково: Егорушка или Байдук.

У Чкалова была прекрасная черта, в той или иной степени свойственная всем нашим летчикам, – сильно развитое чувство товарищества. Успеху других летчиков он радовался, как своему собственному. С загоревшимися глазами и теплой улыбкой, смягчавшей резкие черты лица, Чкалов говорил о воздушном мастерстве Громова, Коккинаки, об удачных полетах Байдукова.

Когда же дело доходило до соревнования, пусть с самыми лучшими друзьями, Чкалов всегда стремился быть первым, и только первым, не уступить в борьбе, обогнать соперника.

Однажды Чкалов предложил Байдукову «подраться» в воздухе. Чкалов хотел показать молодому летчику лобовые атаки истребителей. Оба поднялись в воздух и разошлись на положенную дистанцию, примерно на два километра друг от

друга.

Самолеты на огромных скоростях устремились навстречу. С каждой секундой сокращалось расстояние между ними. Вот осталось каких-нибудь пятьсот метров, а они мчатся точно нос в нос. Еще какое-то мгновение – и самолеты войдут в так называемое пространство смерти, в котором никакой маневр их уже не спасет от столкновения.

Механики, наблюдавшие «бой» на встречных курсах, рассказывали потом, что самолеты, подойдя друг к другу в лоб, одновременно полезли вертикально вверх. Все ближе и ближе сходились их колеса, казалось, вот-вот они пожмут друг другу «лапы». Первым сел Байдуков. Через минуту приземлился Чкалов. Он был взволнован и стал кричать на молодого летчика:

– Дурак, так убьют тебя!

– По-моему, и ты не из умных, если лезешь на рожон, – ответил Байдуков. – Тебе нужно было ложиться в вираж.

Чкалов буркнул:

– У тебя такой же упорный характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся. Лучше ты, Байдуков, сворачивай первый, а то так по глупости и гробанемся…

С Александром Васильевичем Беляковым Чкалова познакомил Георгий Филиппович Байдуков, считавший, что лучшего штурмана в советской авиации, чем Беляков, не найти. В то время Беляков вел в Академии имени Н. Е. Жуковского научно-исследовательскую работу в области новейших методов самолетовождения.

С такими надежными товарищами, как Байдуков и Беляков, Чкалов готов был лететь по любому, самому сложному и трудному маршруту.

Любимец ребят

Чкалов любил рассказывать друзьям о своих детях. Иногда он слишком увлекался и потом спохватывался:

– Может быть, это вовсе не интересно…

При встречах Чкалов всегда расспрашивал меня о моих ребятах. Как-то раз он зашел ко мне. Моя десятилетняя дочь Вера и одиннадцатилетний сын Вова под разными предлогами то и дело заглядывали в кабинет. Валерий Павлович позвал их. Через несколько минут они втроем уже беседовали как старые приятели.

– С детьми я отдыхаю душой, – не раз говорил Чкалов, и это относилось не только к его собственным детям.

И ребята отвечали летчику горячей любовью. Когда Чкалов выступал где-нибудь в школе или на пионерском сборе, они внимательно слушали его, боясь пропустить хоть слово. Потом тихонько пробирались к его машине и прятали в ней свои подарки: модели самолетов, рисунки, вышивки, а иногда и стихи собственного сочинения.

Чкалов гордился тем, что ему удалось пробудить в детских сердцах пылкую мечту о подвиге, любовь к Родине. Его радовала любознательность, одаренность, смелость детей. Каждый раз, возвращаясь из школы, из детского дома или после пионерского сбора, он с увлечением рассказывал, какие интересные вопросы задавали ему ребята, как они живо на все реагируют, с гордостью показывал подарки от детей.

– Ты педагог и, конечно, лучше меня знаешь детскую психологию, – говорил Чкалов жене. – Но я уверен в одном: новое поколение растет здоровым, умным и бесстрашным. А какие они ласковые и сердечные, наши ребята!

Чкалов любил вспоминать, как в день возвращения в Москву с острова Удд к нему подошел на аэродроме маленький мальчик и, ухватившись за рукав его куртки, попросил:

– Нагнись, дядя Чкалов, я хочу тебя обнять!

Приехав с аэродрома домой, Чкалов нашел у себя много цветов. Среди них он заметил красную розу. Роза едва-едва начала распускаться. К ее стеблю ленточкой была привязана записка. В ней говорилось:

«Дорогой Товарищ Чкалов!

Вы прилетели раньше, чем я думала, она не успела распуститься. Поставьте ее в банку с водой.

Ура! Да здравствуют славные летчики-герои!

Катя Брускова».

Большая задушевная дружба связывала Чкалова с детьми. Он говорил ребятам:

– Я уважаю вас, мои младшие товарищи, и немножко завидую вам. Вы увидите то, о чем я могу только мечтать. А может быть, увидите и еще больше. Жизнь иногда одаривает так щедро, что и мечты, самые яркие, самые смелые, не успевают за ней.

Своим примером Чкалов воспитывал в детях высокие, благородные чувства. Помню, с каким возмущением и горечью рассказывал он мне, как десятилетний мальчик, который жил в одном с ним доме, грубо пошутил над пожилой женщиной и еще похвастался товарищам.

– А ведь вообще-то он неплохой мальчишка, сердечный, – говорил мне Валерий Павлович. – Когда понял, что наделал, стыдно ему стало. Я его знаю, он к моему Игорю ходит. Энергии у парнишки хоть отбавляй. Скучно ему, вот он и придумывает себе различные «подвиги». И он не один такой, – задумчиво и немного печально добавил Валерий Павлович.

Я вспомнил об этой беседе, когда прочел в «Пионерской правде» обращение Чкалова к пионерам и школьникам Советской страны: «Не всякий риск благородное дело». Потом оно было издано отдельной брошюрой. В нем были следующие взволнованные строки:

«…По-настоящему смелый человек никогда не будет рисковать без смысла, без цели, без необходимости.

Когда герои-летчики полетели спасать челюскинцев, это была смелость. Разве не было тут риска? Конечно, был. Самолет мог заблудиться в тумане, мог обледенеть, мог в случае порчи мотора пойти на вынужденную посадку и разбиться о торосистые льды. Это был риск, смелый, благородный, но рассчитанный и обоснованный. Люди рисковали своей жизнью ради спасения жизни других. Они делали это по для того, чтобы поразить мир, а для того, чтобы выполнить долг.

А вот когда ребята прыгают с трамвая на трамвай, хватаясь за поручни, когда они так рискуют жизнью, – это не геройство, а просто глупость.

Нам нужны храбрые люди, но мужество воспитывается не на трамвайной подножке».

Чкалова никогда не покидало сознание большой ответственности за детей. К беседе на пионерском сборе он готовился еще более тщательно, чем к выступлению перед «взрослой» аудиторией.

Однажды юная пионерка преподнесла ему неумелые, но искренние стихи собственного сочинения и добавила: «Хочу быть такой, как Чкалов!»

Валерий Павлович был очень взволнован, долго не мог успокоиться.

– Ты только подумай,-говорил он присутствовавшему при этом брату, – как она сказала: «Быть такой, как Чкалов». Ведь это значит, что я сам должен стать много лучше!

В те дни Чкалову приходилось много встречаться с людьми. Приближался праздник Великого Октября, и Валерия Павловича приглашали на праздничные вечера в школы, институты, на заводы, фабрики, в разные учреждения. Все хотели послушать рассказ о замечательном перелете из уст его командира. Чкалов никому не отказывал, но в сутках всего 24 часа…

– Я совсем измучился с этими выступлениями, – пожаловался мне Валерий Павлович, когда мы встретились с ним на вечере у пионеров. – И отказаться неудобно, и работать ну просто некогда.

Лицо у Чкалова было усталое, осунувшееся.

– Как же ты выходишь из такого сложного положения? – поинтересовался я.

– В первую очередь, конечно, к ребятам еду. И знаешь почему? Если каменщик, закладывая фундамент здания, работает, не жалея сил, со старанием, с любовью, дом будет долго стоять. Вот мне и хочется участвовать в закладке фундамента поколения, которое идет нам на смену. Ведь они будут строить коммунизм! Вовремя сказанное слово чудеса может сотворить. По себе знаю. Мальчишкой по садам за яблоками лазил, считал не воровством это, а молодечеством! Пока отец мне не объяснил, да так объяснил, что слова его на всю жизнь запомнил! Когда говорю с ребятами, волнуюсь всегда, сумею ли найти такие слова, чтобы захотелось им подвига, мечталось о больших делах, новых открытиях. А главное, чтобы поняли они: честность, стойкость, смелость, чувство товарищества необходимы. Без этих качеств не выйдешь на широкую дорогу жизни, будешь до самой смерти бродить по проселкам.

После гибели Чкалова у него в кармане нашли вместе с удостоверением депутата Верховного Совета СССР список оборудования, необходимого для детского сада.

Не в характере Чкалова было останавливаться на достигнутом. Он продолжал работать над совершенствованием своих технических и военных знаний, над расширением своего кругозора. В его библиотеке были собраны труды классиков марксизма, книги великих русских писателей и лучшие произведения советской художественной литературы. Особое место в книжном шкафу занимал раздел авиации. Чкалов следил за всеми достижениями авиационной науки.

Вскоре после возвращения Чкалова в Москву из США я зашел

к нему. Разговорились о планах на будущее.

– Надо еще вокруг «шарика» полетать! – сказал Чкалов и показал на глобус.

Кто хорошо знал Чкалова – не сомневался: полетит Валерий Павлович вокруг света.

Помешать ему могла только смерть…

Догорал зимний день

Шли испытания нового скоростного истребителя Поликарпова. В испытательную Чкалов ввалился озябший, но веселый и шумный. Его встретили, как всегда, радостно.

Чкалов открыл шкаф в стене, где хранилось его летное обмундирование, быстро переоделся в кожаный комбинезон, В этом комбинезоне летал он и на остров Удд, и через полюс в Америку.

Пожав руки товарищам, Чкалов заспешил на аэродром. Механик опробовал мотор.

В этот момент подошел ведущий инженер.

– Шторок у мотора нет, – сообщил он Чкалову.

Летчик призадумался: действительно, мороз свалился неожиданно, а мотор не защищен. Может быть, лучше отложить полет?

– Ну, как мотор? – спросил он механика.

– Все в порядке, обороты держит хорошо, температура нормальная.

– Вот и отлично, – облегченно вздохнул Чкалов.

Отложить испытательный полет значило отложить рождение нового истребителя. А он нужен, очень нужен.

«Буду летать в районе аэродрома, если мотор откажет – сяду», – окончательно решил он.

Без шторок капота летали тогда многие самолеты. А вот на то, что из-за спешки не утеплили всасывающий трубопровод, Чкалов не обратил внимания.

Как всегда, при взлете у Чкалова было прекрасное настроение. С удовольствием распрямил он свои широкие плечи и взял ручку. Самолет казался очень послушным, но за ним нужен был глаз да глаз.

Машина еще не полностью покорилась летчику, не все в ней было ему ясно. Чкалов хорошо понимал это и, летая, все время внимательно прислушивался к работе мотора, присматривался к каждому, едва уловимому движению машины.

«Так, так, – удовлетворенно повторил он про себя, – ну еще, еще немножко…»

На небе не было ни единого облачка, в воздухе стояла прозрачная ледяная дымка. Маленький истребитель носился над заводским аэродромом, мелькал то там, то здесь, стремительный, ловкий.

Обычно многолюдный во время испытания, аэродром на этот раз почти пустовал – мороз был сильный. Тот, кому требовалось

по какому-либо делу побывать на летном поле, спешил скорее уйти обратно в теплое помещение.

…Перед тем как повести самолет на посадку, Чкалов сделал большой круг с расчетом сесть в самом начале аэродрома, убавил газ и стал планировать. Истребитель, поблескивая крыльями в морозной дымке, потянулся к посадочной полосе. Неожиданно мотор зачихал и замер. лётчик понял, что он не успеет дотянуть до аэродрома.

Чкалов поспешно дал газ, но мотор не ожил. За несколько секунд планирования он успел совсем остыть, Чкалов стал резко двигать взад-вперед сектором газа, но двигатель не заработал.

Истребитель опускался все ниже и ниже, мелькали деревья, крыши домов. Надо садиться, но куда?

Руки летчика по-прежнему крепко держали управления, глаза зорко всматривались в улицы и переулки, ярко освещенные зимним солнцем.

Еще, еще немного… и аэродром. Но нет, не дотянуть. Самолет уже совсем низко над землей, летчику бросилась в глаза захламленная битым кирпичом и ломом железа небольшая площадка. Чкалов решает сесть, но вдруг на пути телеграфный столб, контрольная будка… У самой земли он положил машину в крен и обошел препятствие.

Но в следующий миг самолет ударился о землю с такой силой, что фюзеляж и крылья сильно покорежило, летчика выбросило из кабины, и он ударился головой о ребро катушки кабеля.

Сбежались люди. Чкалов был еще жив. Он лежал без сознания и дышал глубоко и прерывисто.

Его осторожно подняли, положили в первый проезжавший мимо автомобиль и повезли в больницу.

Бережные руки понесли Чкалова в операционную.

Но на лестнице Валерий Павлович вздохнул глубоко, с трудом и, не приходя в сознание, умер…

Это произошло 15 декабря 1938 года. В этот день в Москве мороз казался особенно безжалостным.

– Наш Чкалов погиб! – горестно, с тоской говорили люди на улицах, в трамваях, в квартирах.

Догорал короткий зимний день, лучи уходящего солнца освещали бесконечный людской поток, колеблющиеся на ветру траурные флаги.

Так и запомнилось.

Люди… люди идут и идут… У них какие-то застывшие лица. Все молчат. Красные с черной каймой флаги кажутся нестерпимо яркими, болью режут глаза…

В почетном карауле у гроба сменялись руководители партии и правительства, командиры Красной Армии, летчики, инженеры, рабочие, писатели, художники. Дети засыпали гроб и постамент живыми цветами.

Похоронили Чкалова в Кремлевской стене.

* * *

Он погиб совсем молодым. Ему было всего тридцать четыре года. Сколько бы он еще мог сделать для родной страны, для горячо любимой авиации, если бы дожил до наших дней!

Советские летчики получили от Чкалова богатое наследство.

Еще при жизни Валерия Павловича чкаловский стиль воздушного боя, умело воспринятый советскими летчиками, получил должную проверку, а в дальнейшем был развит и усовершенствован.

Бойцы и командиры, сражавшиеся у озера Хасан, хорошо помнят такой случай.

Советский истребитель дрался с тремя японскими самолетами над линией фронта. Наш лётчик дерзко и уверенно нападал, стремительно поливая пулеметным огнем вражеские машины. Секунды решали исход боя. И вот вражеский самолет тяжело рухнул вниз, два других поспешно бежали с поля боя.

Советские воины выскочили из окопов и восторженно закричали:

– Ура Чкалову! Ура!

– Это же вовсе не Чкалов сбил врага, а лётчик из нашей части, – возразил один солдат.

– Все равно Чкалов! Ура Чкалову! – дружно повторили его товарищи.

Новаторские идеи Чкалова способствовали развитию советской военно-авиационной мысли, совершенствованию боевой деятельности нашей истребительной авиации. Опыт его фигурных полетов, блестящая техника пилотирования явились ценным вкладом в тактику воздушного боя.

Многие летчики, в том числе и я, были свидетелями того, как однажды на приеме в Кремле Чкалов заявил:

– Мы будем так драться с врагом, как этого еще не видел мир!

В годы Великой Отечественной войны его обещания выполнили тысячи летчиков.

Летать по-чкаловски стремятся все наши летчики. И когда истребители говорят о каком-нибудь своем товарище: «У него чкаловская хватка», нет для летчика более высокой похвалы.

Воспитатель самолетов
В день рождения

Силуэт огромного самолета, плывшего в небе Подмосковья, был необычен: примерно посредине очень длинной серебристой сигары – прямые короткие крылья, в хвостовой части машины четыре двигателя. Ошибиться было нельзя – в голубой июньской высоте показался новый воздушный гигант ИЛ-62.

Все, кто загорал на пляже у озера Бисерово, долгими восхищенными взглядами провожали новый корабль.

– Читал я в газете, что он сто восемьдесят шесть пассажиров берет, – авторитетно пояснил какой-то молодой человек. – Скорость – девятьсот километров в час. Может без посадки лететь до Нью-Йорка… Испытывает его знаменитый Коккинаки…

Услышав это имя, я вспомнил, что не успел еще сделать, пошел к себе на дачу и раскрыл записную книжку-календарь. Там под датой «25 июня 1964 года» было записано: «60-летие Коккинаки. Не заб. позд.»

Выходит, и в день рождения Владимир Константинович пошел в очередной испытательный полет. Время дорого, когда «доводишь» гигант, которого ждут не дождутся на воздушных трассах.

Мы были летчиками-однокашниками, почти сверстниками. Но все пилоты моего поколения уже «отлетались». Пожалуй, дольше всех из нас держал в руках штурвал Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук. Он водил корабли до 57 лет. Мне врачи запретили самостоятельно летать в 55 лет, хорошо что еще разрешают подниматься в воздух в качестве пассажира!

Удивительное профессиональное долголетие у Коккинаки.

В юбилей среди прочих подарков он получил искусно сделанную модель самолета ИЛ-62, который он испытывал в возрасте, когда никто в мире уже не водит самолет.

Для новой модели нашлось подходящее место.

В небольшом кабинете летчика на книжных шкафах, вытянувшихся вдоль стены, стоят модели крылатых машин. Крошечные самолеты выточены из слоновой кости и стали. Это миниатюрные копии машин, «крестным отцом» которых был хозяин кабинета. Моделей много, но книг – куда больше. Плотными рядами они выстроились в книжных шкафах, лежат на письменном столе. В углу комнаты объемистая пачка еще не просмотренных томов, видно только что доставленных из магазина.

Синие томики Сочинений В. И. Ленина соседствуют с зелеными переплетами книг Анатоля Франса, теоретические работы отца русской авиации Н. Е. Жуковского – с фундаментальной историей Древней Греции, записки Бисмарка – с «Жизнью животных» Брэма… Но больше всего в кабинете книг по изобразительному искусству. Здесь альбомы репродукций и монография о мастерах живописи на русском, немецком, английском и итальянском языках…

Летчик – знаток и ценитель живописи. Он давно уже собирает картины русских художников и более охотно беседует об изобразительном искусстве, чем об авиации.

Над его письменным столом висит картина, на которой волны грозного штормового моря подбрасывают маленькую парусную шхуну.

– Люблю Айвазовского, – говорит летчик,-непревзойденный поэт моря, нашего Черного моря… Смотрю на эту картину, и кажется, будто доносится до меня соленый ветер моей юности.

Первый рекорд

Коккинаки родился в Новороссийске, в пыльном и шумном городе, где то бывает нестерпимая липкая жара, когда воздух чуть колышется, то дует свирепый норд-ост, которого побаиваются даже бывалые рыбаки.

Все в этом городе дышало романтикой дальних странствий. И конечно, каждый мальчишка в Новороссийске мечтал стать моряком. «Наши ребятишки умеют плавать, еще не научившись ходить», – шутили в городе, и в этом была доля истины.

Володя Коккинаки вырос буквально в двух шагах от воды. Семья портового весовщика Константина Павловича Коккинаки ютилась в полуразрушенной будке на Каботажном молу.

Жалованье весовщик получал небольшое, в семье было семеро ребят.

– Очень остро стояла проблема штанов, – с грустной улыбкой вспоминает летчик. – Без брюк в школу не пойдешь, а купить их не на что!

Володе было неполных одиннадцать лет, когда он начал зарабатывать себе на штаны.

Мальчик работал на знаменитых виноградниках завода шампанских вин «Абрау-Дюрсо» в двадцати пяти километрах от дома. На палящей жаре, повязав голову мокрой тряпкой, медленно двигался он от лозы к лозе, снимая с горячих листьев жучков-вредителей, а потом таскал на спине тяжелый железный баллон с купоросом и опрыскивал растения. И так изо дня в день по многу часов.

– До сих пор мне кажется, что виноград имеет солоноватый привкус, – признается Владимир Константинович, – привкус пота и слез.

Потом юноша стал работать грузчиком. В жару, в дождь и в холод бегал он по сходням кораблей, спускался в трюмы, таская тяжелые тюки и мешки. Коккинаки был самым молодым в артели грузчиком, над «молокососом» слегка подтрунивали бывалые портовики, и Володя решил показать им, на что способен. Этих людей можно было удивить, пожалуй, только силой. И однажды Коккинаки взвалил на свою широкую спину тюк мануфактуры более десяти пудов. Никто из грузчиков не таскал столько.

У Володи дрожали колени. Пошатываясь, он шел по сходням, показавшимся на этот раз бесконечно длинными. Стиснув зубы, повторял себе: «Врешь, не упаду, врешь, не упаду!» Он шел, окруженный толпой грузчиков, взволнованных экспериментом «молокососа», не слыша ни криков, ни смеха, шел, обливаясь

потом. На зыбких сходнях, у самого борта корабля, он поскользнулся и чуть не угодил в воду. Ценой огромного напряжения удержался на ногах. Вот наконец и трюм. Володя сбросил тюк со спины и радостно засмеялся.

Так Владимир Коккинаки поставил свой первый рекорд.

О нем долго говорили в порту. Впрочем, имя Коккинаки тогда нередко упоминалось в Новороссийске: юный грузчик был неплохим спортсменом. Он установил рекорд Северного Кавказа по толканию ядра, участвовал в боксерских матчах, прекрасно работал на гимнастических снарядах, долго был вратарем сборной футбольной команды города, плавал, как чемпион.

Путь к штурвалу

И море, и небо издавна влекут к себе отважных, крепких душой и телом.

Воздушный океан, конечно, отличен от океана водного, но они неразрывно связаны друг с другом и живут одной жизнью. В небе и на море царствует один властелин – ветер. Он может быть добрым и злым, другом и врагом человека. Моряки давно уже научились узнавать, где, когда. и какие дуют ветры. Они познавали нрав водного океана своими мускулами, зачастую ставя на карту жизнь.

Моряки были первооткрывателями и воздушных путей. Недаром французским «морским» словом «пилот» – «рулевой корабля» стали называть летчиков. И совсем не случайно, что юноша из портового города, рано научившийся смотреть в глаза опасности, подстерегающей человека на море, стал мечтать о небе.

К тому же он рос в пору, когда молодая советская авиация набирала силы.

Раскрывая газеты, Коккинаки прежде всего искал сообщения о новых самолетах, о дальних перелетах, о которых в те годы писали красочно и щедро.

Михаил Михайлович Громов, облетевший в 1926 году за три дня вокруг Европы, был его любимым героем.

Для того чтобы приблизиться к осуществлению мечты, он добровольцем вступил в Красную Армию. Однако в воинской части нового бойца назначили инструктором физкультуры. Он написал не один рапорт командованию, пока не добился своего.

…Конец лета 1927 года. Перед столом экзаменационной комиссии летной школы стоит молодой боец в новенькой гимнастерке, ладно обтягивающей широкие мускулистые плечи. Он уже успел сдать испытания по русскому языку, алгебре, геометрии, физике, географии, осталась одна тригонометрия, проклятая тригонометрия, в которой Володя «плавал».

На этом экзамене он провалился.

– Стыдно, молодой человек, с такой подготовкой являться на экзамен. Тригонометрии вы абсолютно не знаете, – строго сказал пожилой преподаватель и, повернувшись к другим членам экзаменационной комиссии, сухо добавил: – Предлагаю отчислить!

Отчислить! Это значит никогда не подняться в небо, распрощаться с авиацией. Что делать? Просить о снисхождении? Но это не в его характере.

Выручил комиссар. Внимательно поглядев на потемневшее лицо молодого человека, он спросил:

– Товарищ Коккинаки, а вы смогли бы к концу второй четверти подогнать тригонометрию?

– Постараюсь к концу первой четверти сдать обязательно…

Через два месяца в зачетной книжке курсанта Коккинаки против графы «тригонометрия» было вписано короткое «отл.».

После окончания теоретического курса Коккинаки направили для прохождения практики в Борисоглебскую летную школу, ту самую, которую кончал Валерий Павлович Чкалов. О нем часто вспоминали инструкторы в Борисоглебске. Коккинаки, как и всем курсантам, конечно, хотелось научиться летать так, как летал Чкалов.

Курсант Коккинаки с интересом наблюдал за работой техников, старался помочь им. В свободные от занятий часы его всегда можно было найти в мастерских.

Незадолго до выпуска из школы Коккинаки почти самостоятельно отремонтировал старый мотор. Так зародилась дружба с техникой, сыгравшая большую роль в его дальнейшей жизни.

…Молодой лётчик начал службу в подразделении истребительной авиации на Дальнем Востоке и очень скоро стал классным воздушным бойцом.

Он был смел, силен и вынослив. Ему была присуща способность молниеносно реагировать на все окружающее и тотчас же принимать правильное решение. Казалось, природа одарила его всеми качествами, необходимыми летчику-истребителю.

И все же он не стал летчиком-истребителем. В авиации нашлось другое, более трудное дело, которое оказалось ему по плечу.

Открывался новый, постоянно действующий фронт борьбы со стихией, за прогресс авиации, за безопасность полетов. В этой борьбе, как и во всякой другой, бывали раненые, бывали и невозместимые потери. Она требовала постоянного притока свежих сил.

Лучшие летчики страны становились испытателями. На заводах начали работать Громов, Чкалов. Шли неустанные поиски молодых, хорошо летающих и неплохо знакомых с техникой летчиков, чтобы пополнять ими ряды испытателей.

Владимиру Коккинаки предложили испробовать свои силы на испытательной работе.

Он с радостью согласился. Это было то, к чему Коккинаки, может быть даже не сознавая, давно стремился.

Коккинаки начал работать в Летно-испытательном институте Военно-Воздушных Сил. Потом его перевели на завод.

Конструктор и пилот

Они встретились в 1931 году на авиационном заводе. Молодой конструктор Сергей Владимирович Ильюшин приступал тогда к проектированию своего первого самолета, а у Владимира Константиновича Коккинаки был очень маленький стаж летно-испытательной работы.

Знакомство состоялось в заводском цехе, где стоял сделанный из фанеры макет будущей машины. В кабине было установлено оборудование, как в настоящем самолете. Коккинаки залез в кабину, взял в руки штурвал.

– Удобно размещены приборы? Хорошо ли просматривается воздушное пространство? – спросил конструктор.

Летчик ответил не сразу. Он долго сидел молча, мысленно проверял, как будет действовать, когда построят опытный самолет и он первый поднимется на нем в воздух.

– Кажется, неплохо. Вот только надо бы изменить…

Он дал несколько советов. Кое-что сразу принял конструктор, кое о чем поспорили, и Ильюшин увидел, что имеет дело с человеком, разбирающимся в технике.

Мало-помалу между ними установился такой взаимный контакт, когда один человек понимает другого с полуслова.

Творческое содружество дополнилось чувством большой личной симпатии.

Первый самолет конструкции С. В. Ильюшина – двухмоторная транспортная машина – вначале получил малозвучное название ЦКБ – Центральное конструкторское бюро. Позже самолет переименовали в «Москву».

ЦКБ испытывал Коккинаки.

Теперь новый самолет доверяют только очень опытным испытателям. Тогда их почти не было. Поэтому Ильюшин и поручил свое детище такому, по существу, новичку, каким был Коккинаки. И он не ошибся в выборе.

Еще на земле лётчик сроднился с новой машиной, изучил ее особенности и в какой-то мере представлял, как она будет вести себя в небе. Но у каждой машины есть свой неповторимый характер, узнать который можно лишь в полете, и не в одном…

Изучение характера началось, как обычно, с наземных пробежек. Сначала самолет рулил по заводскому аэродрому со скоростью автомобиля. Постепенно лётчик прибавлял газ, и новая машина уже мчалась по взлетной дорожке со скоростью отрыва от земли. Всем, кто находился на аэродроме, казалось, что вот-вот ее колеса отделятся от бетона и она взмоет в воздух, но летчик,

разогнав самолет, сбавлял обороты моторов.

Потом начались подлеты. Самолет словно нехотя отделялся от земли и шел на высоте двух-трех метров. Полет продолжался считанные секунды, во время которых надо было оцепить управляемость машины, ее устойчивость в воздухе.

Кажется, все в порядке. Провожаемый сотнями дружеских взоров, которые ободряли, верили и заставляли самого летчика верить в свои силы, Коккинаки влез в кабину и дал команду: «От винта!»

Взревели моторы. Самолет оторвался от земли и стал набирать высоту. Сделав несколько кругов над аэродромом, лётчик плавно приземлился. Его встретили аплодисментами и громкими криками «ура».

По нескольку раз в день Коккинаки поднимал в небо полюбившуюся ему машину. И каждый раз ведущий инженер давал ему тщательно продуманную программу испытательного полета, подсказывал воздушные маневры. После полета испытатель подолгу беседовал с инженерами, делясь своими наблюдениями.

Летчик прислушивался в полете к дыханию моторов. Он менял скорость и высоту, делал различные эволюции, чтобы узнать повадки, маневры, капризы новой машины.

Самолет хорошо вел себя в воздухе, был послушен воле пилота.

После многих испытательных полетов, в том числе и дальних рейсов, во время которых выявилось, что самолет обладает значительной скоростью и большим радиусом действия, Коккинаки сказал Ильюшину:

– У этой машины беспредельные возможности, и я это докажу!

Одним из доказательств была петля, совершенная им на двухмоторном самолете. Считалось, что в воздухе замкнутый круг в вертикальной плоскости можно осуществить только на маневренной одномоторной машине. Ни один лётчик не решался сделать «мертвую петлю» на двухмоторном самолете.

Все, кто находился на аэродроме, были поражены, увидев, как ЦКБ делал одну петлю за другой. Вздох облегчения вырвался у встревоженных свидетелей этого небывалого пилотажа, когда самолет пошел на посадку.

Коккинаки вылез из кабины, снял летные очки и радостно крикнул:

– Ну, что? Можно, значит, делать «мертвые петли» на двухмоторном самолете!

– Молодец, Володя! – сказал находившийся на аэродроме

Чкалов и дружески похлопал его по плечу.

Чкалов поднимал в небо опытные машины с того же аэродрома. Они виделись чуть ли не каждый день. Коккинаки внимательно прислушивался к советам старшего товарища. Похвала Чкалова очень обрадовала его.

Об этом полете Коккинаки кратко записал в своем авиационном дневнике: «Сделал на ЦКБ петли». В то время день за днем, полет за полетом, он регистрировал свою летную жизнь в толстом бухгалтерском гроссбухе. Журналисты, перелистывавшие эту книгу, рассказывали, что летчик-испытатель В. К. Коккинаки в 1935 году совершил 672 посадки, налетал 271 час 47 минут, из них – 15 часов 2 минуты ночных полетов. В 1936 году лётчик бросил свой дневник. Он так много летал, так часто поднимался и садился, что на учет не оставалось времени. Его «бухгалтерию» стали вести другие: заводы, на которых он испытывал машины, конструкторы, детища которых он «воспитывал».

Давно уже потерялся гроссбух, исписанный размашистым почерком Коккинаки. Он теперь и сам не знает, сколько десятков тысяч часов провел в небе.

Происшествия в небе

Летчику-испытателю не раз случалось попадать в трудные, или, как он выражается, «корявые» положения.

Каждый новый самолет – это нераскрытая книга, и неизвестно, чем она порадует, когда в воздухе начнется ее прочтение, что ждет летчика на каждой ее «странице».

Однажды вдвоем с инженером, ведущим испытания нового прибора, Коккинаки поднялся на высоту 6000 метров. Самолет шел над холмистой поверхностью облаков, ярко сияло солнце. лётчик время от времени поглядывал в зеркальце, что делает инженер.

И вдруг из парашютного конверта инженера вырвался и стремительно раскрылся белый шелковый купол, который стал тянуть пассажира из открытой кабины. Как видно, тот, неловко повернувшись, задел вытяжное кольцо. Вместо того чтобы отстегнуть ремни, прикреплявшие его к сиденью, и покинуть самолет, инженер перочинным ножом перерезал стропы.

– Чудак, освободил себя от парашюта, но не освободился от смерти, – рассказывал потом Коккинаки.

Шелковый купол злосчастного парашюта зацепился за хвостовое оперение самолета.

Машина потеряла управление и, не слушаясь руля, падала.

Гибель казалась неминуемой. Земля стремительно приближалась.

Чтобы спасти жизнь, надо было прыгать. лётчик обернулся, и его взгляд встретился со взглядом человека, обреченного на смерть.

«Погибать, так обоим», – мелькнула мысль, и Коккинаки с невероятным усилием потянул ручку.

Тут пригодилась его недюжинная физическая сила. Ценой огромного напряжения, борясь с неподдающейся ручкой, Коккинаки сумел выровнять самолет в пятидесяти метрах от земли. Он приземлился на какой-то огород. Он не мог сразу выпустить ручку из рук, с такой силой ее сжимал.

Наконец он вылез из кабины и пошел к заднему сиденью, чтобы помочь перепуганному товарищу.

– Ну, как вы там? – спросил Коккинаки.

Инженер посмотрел на него с удивлением:

– А разве мы живы?

В другой раз Коккинаки на взлете потерял правое колесо, но продолжал полет и мастерски сел, плавно коснувшись земли левым колесом. Самолет остался цел, подломился только узел

«ноги» да помялась консоль крыла.

Как-то во время испытания морского самолета в воздухе отказал мотор. Пилоту удалось дотянуть гидросамолет до леса и совершить посадку на верхушки вековых сосен. Нельзя сказать, что машина не пострадала от приземления на такой необычный «аэродром», но люди, находившиеся в ней, были спасены.

Однажды Коккинаки попал в перевернутый штопор. Земля неожиданно оказалась над головой и стремительно надвигалась на летчика. Он никак не мог дотянуться до ручки управления. Только у самой земли лётчик вышел из штопора…

Перечень воздушных ЧП, которые случались с летчиком-испытателем В. К. Коккинаки, можно продолжать и продолжать.

И ни разу он не подумал о парашюте, не бросил в воздухе машину.

В этом Коккинаки был похож на Чкалова, которым не переставал восхищаться. Он любил повторять чкаловские слова «Летать надо с холодным умом и горячим сердцем». Пожалуй, самый тяжелый день в жизни Коккинаки был 15 декабря 1938 года, когда он стал невольным свидетелем трагической гибели Валерия Павловича.

Почти все чрезвычайные происшествия, о которых я рассказал, произошли в первый период испытательной работы. Из года в год их становилось все меньше и меньше.

Дело не только в том, что конструкции наших самолетов становились все совершенней, моторы надежней, системы управления и приборы безотказней.

Давно миновали времена, когда летчик-испытатель, садясь в кабину нового опытного самолета, не знал, полетит он или не полетит. В последние годы авиационная промышленность достигла такого уровня, что подобному сомнению не осталось места. Больше того, летчик-испытатель заранее может предсказать, как машина будет вести себя в воздухе.

Но все же в воздухе на новой машине летчика все время ждут «сюрпризы». Предугадать их невозможно, но нужно быть готовым в секунду-другую принять решение и действовать молниеносно и точно.

Как и все опытные летчики, Коккинаки в длительных и постоянных тренировках на земле и в воздухе выработал почти абсолютный автоматизм движений, совершаемых во время полета.

Коккинаки тщательно готовится к каждому испытательному полету. Мысленно он все время в воздухе на новой машине. Бывали случаи, когда лётчик просыпался ночью и сам себе задавал вопросы:

– А что вы будете делать, Владимир Константинович, если вдруг захлебнется мотор? Какое решение вы примете, если начнется вибрация хвостового оперения? А что, если на этой красавице вспыхнет пожар?

И он придумывал один вариант действия за другим, пока не останавливался на самом, по его мнению, подходящем. Тогда он натягивал на себя одеяло и снова крепко засыпал.

Выручает его и великолепное знание техники.

– Настоящий лётчик должен быть немного инженером, – говорит Владимир Константинович, – а летчик-испытатель обязан быть хорошим инженером!

Его техническая эрудиция и особая интуиция удивляют конструкторов, моторостроителей, ведущих инженеров, механиков.

По словам работавших с ним техников, Коккинаки «слышит, как подается бензин в мотор».

Около ста самолетов новых конструкций, множество моторов и различных авиаприборов испытал Коккинаки.

– Эту машину испытывал Кокки. На ней смело можно летать.

Все машины С. В. Ильюшина – от первого ЦКБ до последних скоростных гигантов – прошли через крепкие и умелые руки Коккинаки.

Штурм высоты

Имя Владимира Константиновича Коккинаки десятки раз упомянуто в истории авиации как чемпиона синих высот.

В годы, когда Родина бросила клич: «Летать дальше всех, быстрее всех, выше всех!» – Коккинаки поставил свой первый мировой рекорд высоты.

К подъему в стратосферу он готовился так же продуманно и тщательно, как к своим испытательным полетам.

21 января 1935 года Коккинаки поднялся в небо, задавшись целью побить мировой рекорд высоты, принадлежащий итальянскому летчику Донати.

Летчикам-высотникам небо представляется лестницей с этажами, ступенями, площадками. И когда Коккинаки вернулся с победой из своего рекордного полета, он рассказал так:

– На высоте 6500 сделал первую площадку – мотор перегревался. Посидел четыре минуты (летел горизонтально, давал остыть двигателю). Затем отдохнул на 8500. Поднялся на 11 800. Новая площадка. Температура здесь была минус 60. Но холода не чувствовал, было трудно шевельнуть рукой. Каждое движение стоило огромных усилий и мне, и машине. Самолет уже не подымался, а, можно сказать, медленно карабкался на четвереньках по воздушным ступенькам. На последние полторы тысячи метров ушло столько же времени, сколько на подъем до 13000. Выше 14575 метров самолет подняться не мог. Пришлось возвращаться на землю.

Рассказывают, что когда итальянский лётчик Донати ставил свой рекорд высоты, он, качаясь от усталости, сказал встречавшим его на аэродроме:

– Я подошел почти к пределу человеческой выносливости. Моя машина еще могла набирать высоту, но человек, увы, не машина.

Когда советский лётчик Коккинаки побил рекорд Донати, поднявшись на 142 метра выше его, он бодро сказал товарищам, готовившим самолет к полету:

– Я подошел к пределу выносливости машины, но я мог бы лететь выше…

В конечном счете рекорд только как рекорд мало интересовал Коккинаки. Авиация не мыслится без перевозки грузов. Иначе самолет будет только бесцельно «утюжить» воздух. И Коккинаки решил пойти в наступление на таблицу международных рекордов подъема на высоту с коммерческим грузом.

Он поднимает 500 килограммов груза на высоту 12 816

метров. Тонна груза на машине Коккинаки взлетает на 12 101 метр, а две тонны – на 11 105 метров…

Вслед за Коккинаки на штурм высоты ринулись многие советские летчики. Имена А. Юмашева, М. Нюхтикова, М. Липкина, М. Алексеева и других пилотов были вписаны в таблицы международных авиационных рекордов. Более года вся графа высотных вылетов с коммерческой нагрузкой была заполнена данными о советских достижениях. Это дало право Коккинаки писать:

«Крупные авиационные задачи можно решать только коллективно. Если бы я работал один, то давно бы перестал бороться за завоевание рекордов высоты. По моему пути пошли десятки пилотов, это означало, что я работал не впустую, а занимался важным, нужным делом».

Шли годы. Рекорды старели, сменялись новыми. Человек решительно перешагнул границы стратосферы. Голубой потолок Вселенной приподнимался все выше и выше.

Но рекордные подъемы на высоту ставились преимущественно на специально построенных, максимально облегченных самолетах и имели только спортивное значение.

Коккинаки же стремился добиваться результатов, которые могли бы найти практическое применение.

В письменном столе летчика лежат дипломы I степени, датированные 14, 15 и 17 ноября 1958 года.

На этот раз в его распоряжении был четырехмоторный турбовинтовой гигант ИЛ-18. лётчик присутствовал при рождении этой замечательной машины, испытывал ее.

Через двадцать лет после установления своих знаменитых рекордов Коккинаки вновь поднимается на высоту 12471 метр, но теперь его машина имеет на борту пятнадцать тонн груза. Высота почти прежняя, а нагрузка в тринадцать раз больше. Не зря два десятилетия трудились ученые, конструкторы, инженеры, техники, рабочие и, конечно, летчики-испытатели.

Десять тонн «взлетели» на 13 154 метра, а пять тонн на высоту в 13 274 метра. Была вписана еще одна страница в историю отечественной и мировой авиации.

Став победителем в международных соревнованиях за высоту, Коккинаки включился в борьбу за скорость и дальность.

Из Старого в Новый Свет

В 1938 году Коккинаки на самолете «Москва» совершил беспосадочный перелет из советской столицы в район Владивостока за 24 часа 36 минут, в то время как транспортные самолеты покрывали это расстояние за несколько суток.

Через год краснокрылый моноплан Коккинаки полетел в Америку.

В наши дни воздушные лайнеры за 10-12 часов преодолевают путь от Москвы до Нью-Йорка. Но 20 лет назад Старый и Новый Свет еще не были соединены воздушной дорогой.

Чтобы попасть из советской столицы в США, нужно было 10-12 часов лететь из Москвы до Лондона, а потом на пароходе плыть почти пять суток через Атлантический океан.

* * *

Своим историческим перелетом через Северный полюс Чкалов, Байдуков и Беляков сократили путь из Европы в Америку до 63 часов 18 минут.

Громову, Юмашеву и Данилину на это потребовалось на час и одну минуту меньше.

Коккинаки задумал долететь из Москвы до США за одни сутки. Он выбрал для этого путь, отличный от трассы, проложенной Чкаловым и Громовым.

Вариант Коккинаки не зависел от времени года. По предложенному пути можно летать и летом и зимой. Трасса проходила через Финляндию, Швецию, Норвегию, Исландию, Канаду, где не так уж сложно создать промежуточные пункты воздушной линии.

Путь через Северную Атлантику таит много трудностей особого рода. Хоть это и звучит парадоксально, воздушная дорога из Европы в Америку значительно длинней, чем в обратном направлении. Объясняется это тем, что над просторами Атлантического океана постоянно дуют западные ветры. Они встречают самолет, идущий из Старого в Новый Свет. На преодоление их надо затратить много сил, времени и горючего. Вот почему путь из Европы в Америку дольше на 5-8 часов.

Коккинаки выступил в роли первооткрывателя воздушного пути из Европы в Америку через Северную Атлантику.

В Москве перед самым стартом к летчику подошел советник посольства США и вручил ему письмо для передачи президенту открывавшейся там Всемирной выставки.

– Куда письмо? В Америку? – улыбаясь, переспросил Коккинаки.

– Да, в Америку.

– Письмо в Америку будет доставлено сегодня!

На конверте, привезенном Коккинаки в Нью-Йорк, стояли рядом два почтовых штемпеля – Москвы и острова Мискоу. Даты были одинаковые – 28 апреля 1939 года. Это было первое в истории письмо, доставленное за одни сутки из Европы в Америку.

«Москва» находилась в полете 22 часа 56 минут, покрыв путь по прямой в 6156 километров…

В сентябре 1959 года ТУ-114 за 12 часов 21 минуту доставил советскую правительственную делегацию из Москвы в Вашингтон. Наш лайнер на большой высоте пролетел над Швецией,

Норвегией, Исландией, Канадой – по маршруту, пройденному двадцать лет назад Коккинаки.

Судьба самолетов…

…Машины, как и люди, имеют свою судьбу. Одни самолеты рождаются, чтобы кончить свое существование, так и не попав в воинские части или на трассы гражданской авиации. Их жизненный путь ограничивается несколькими десятками часов испытательных полетов. Другие живут годы, их размножают в сотнях и тысячах экземпляров. Особенно счастливо сложилась судьба бомбардировщика ИЛ-4. Сконструированный Сергеем Владимировичем Ильюшиным в первой половине тридцатых годов, этот бомбардировщик достиг десятилетнего возраста. В авиации такой срок жизни – редкость.

Большой радиус действия, высокая скорость, значительный потолок и хорошая грузоподъемность ИЛ-4 были достигнуты не сразу. Ильюшин вносил в конструкцию самолета изменение за изменением, все время совершенствуя машину.

В годы войны ИЛы ходили бомбить дальние вражеские тылы. По ночам на большой высоте армады бомбардировщиков пересекали линию фронта, громили склады, железнодорожные узлы, мосты и на рассвете возвращались на свои базы.

Бомбардировщики летали скрытно, под покровом ночи; зато другая боевая машина Ильюшина воевала при свете дня, у всех на глазах. Это был знаменитый штурмовик ИЛ-2.

Задолго до войны возникла идея создания боевого самолета, который мог бы быть использован в совместных операциях с наземными войсками. Такой самолет должен быть вооружен разнообразным оружием: пулеметами, пушками, бомбами разных калибров. Чтобы разыскивать и поражать танки, автомашины, артиллерийские батареи противника, ему надо низко летать над землей и иметь надежную броню, защищающую самолет от вражеского огня. Такой грозной боевой машиной явился штурмовик ИЛ-2.

Последние испытания ИЛ-2 проводились уже в дни войны. В августе 1941 года с фронтовых аэродромов вылетели на боевые задания первые советские штурмовики. Они проносились с огромной скоростью на высоте 100-150 метров над землей, расстреливали и бомбили немецкие танки, уничтожали орудия, взрывали колонны грузовиков, обращали в бегство пехоту противника.

Они помогли успешно отразить атаки танковых частей гитлеровского генерала Гудериана на подступах к Москве в конце 1941 года.

Испытывая панический страх перед советскими

штурмовиками, гитлеровцы прозвали их «черной смертью».

Шеф-пилот испытатель, генерал-майор авиации Владимир Константинович Коккинаки «доводил», как говорят самолетостроители, ильюшинские «летающие танки». Он часто выезжал на прифронтовые аэродромы, где базировалась штурмовая авиация. Он встречал самолеты, прилетевшие с боевых заданий, считал пробоины в их плоскостях, в фюзеляжах. На некоторых машинах, побывавших в жарких схватках, бывало до сорока – пятидесяти пробоин, и все же они возвращались домой. Самолет своей живучестью производил впечатление заколдованного.

«Черная смерть» была почти неуязвима для врага. Бывали случаи, когда самолет загорался в воздухе, но лётчик ухитрялся дотянуть до аэродрома и благополучно приземлиться с пылающим хвостом.

Секрет живучести ильюшинских машин заключался в соединении неплохих летных качеств, большой скорости, мощного вооружения и защитной брони.

ИЛы воевали, а Коккинаки почти всю войну продолжал их испытывать. Каждая новая партия штурмовиков, сходившая с заводских конвейеров, несколько отличалась от предыдущей. И каждое изменение конструкции машины, ее вооружения проверялось Коккинаки в воздухе. Штурмовики выпуска 1944 года были более грозной и неуязвимой боевой машиной, чем производства 1941 года. В этом была заслуга и их «воспитателя» Коккинаки.

Еще шла война, а генеральный конструктор самолетов С. В. Ильюшин и его шеф-пилот В. К. Коккинаки трудились для мирного дня. Они знали, что Родине будет нужен быстроходный, экономичный, вместительный транспортный самолет, и создавали его.

Вскоре после Дня Победы на воздушных трассах страны стали курсировать комфортабельные пассажирские самолеты ИЛ-12.

…Все новые и новые самолеты поднимал в воздух Коккинаки, «объезжал» их в небе, как опытный наездник породистых коней.

В сентябре 1957 года Владимир Константинович стал дважды Героем Советского Союза. Вторую Золотую Звезду он получил, как говорилось в наградной грамоте, «за проявленное мужество и мастерство при испытаниях опытных самолетов, а также учитывая многолетнюю летно-испытательную работу».

Это было в разгар испытаний новой машины. Дать «путевку в жизнь» воздушному лайнеру ИЛ-18 оказалось одной из труднейших задач, которые когда-либо пришлось решать: самолет имел огромные размеры, большую грузоподъемность, высокую

скорость.

Уже в первом полете Коккинаки заметил, что при взлете слишком резко меняется нагрузка на управление. Как потом выяснилось, не были учтены потоки воздуха, поднимающиеся от земли в момент взлета.

Коккинаки летал на новой машине очень много. Для того чтобы проверить, как будет вести себя самолет в условиях низких температур, он летал в Арктику. Чтобы узнать, как ИЛ-18 перенесет жару, Коккинаки водил его над пустынями Средней Азии. Он летал и в туманах, и под грозовым дождем. Создавал аварийные положения, летал с одним и двумя выключенными двигателями.

Испытательные полеты продолжались и тогда, когда лайнер пошел в серийное производство, появился на воздушных трассах страны и в несколько раз приблизил к Москве Фрунзе и Симферополь, Адлер и Ашхабад.

Сначала Коккинаки летал согласно техническим нормам. Потом начал «нажимать», шагая через контрольные цифры. Самолет стал подниматься выше своего первоначального потолка, стал летать дальше, чем это было рассчитано. Летчик-испытатель был «соавтором» главного конструктора и коллектива инженеров. Он растил машину, воспитывал ее, вел к высоким показателям, к мировым рекордам.

И вот ранним утром 19 августа 1959 года обычный серийный ИЛ-18 начал рекордный скоростной полет. В экипаже корабля, который возглавлял В. К. Коккинаки, бортинженером летел его брат – Павел Константинович Коккинаки.

Новороссийский паренек, став летчиком, втянул в авиацию четырех своих братьев. Он «заразил» их неистребимой тягой в просторы пятого океана, страстной любовью к небу. Семья портового весовщика стала авиационной семьей. Военный лётчик Александр Коккинаки погиб в воздушном бою на фронте. В 1955 году летно-испытательную работу младшего из братьев Коккинаки – Валентина – прервала катастрофа. Павел работает авиационным инженером, Константин испытывает новые самолеты.

Семья Коккинаки оставила след в небе нашей Родины.

Владимир Константинович за свою долгую летную жизнь установил двадцать четыре международных авиационных рекорда. Столько раз его имя встречается в таблицах мировых достижений, зарегистрированных ФАИ. Ни один лётчик мира не «владеет» столькими рекордами. Его избрали вице-президентом Международной авиационной федерации. И в этом качестве В. К. Коккинаки вручал награды за рекорды высоты, скорости и

дальности полета советским космонавтам.

…Летчики любят повторять одно положение теории относительности: «…чем больше скорость, тем медленнее течет время». Это целиком можно отнести к Коккинаки.

На вопрос, в чем «секрет» его непроходящей юности, он с улыбкой отвечал:

– Конечно, я не находил мифического флакона с «эликсиром жизни», брошенного древними арабами в какое-то море… Просто я берег молодость с молодости!

Заслуженному летчику-испытателю СССР вручена в 1960 году золотая медаль с барельефом Владимира Ильича. Он награжден Ленинской премией за участие в создании лайнера ИЛ-18.

Слов нет, хорош этот воздушный корабль, но его создатели, в том числе и шеф-пилот испытатель, работали уже тогда над новым, еще более экономичным, вместительным, быстроходным лайнером ИЛ-62.

…Жизнь имеет свои законы, нарушать которые никому не надо. Возраст есть возраст! И самолет ИЛ-62 стали окончательно «доводить» другие испытатели.

Человек из легенды

Чукчи, как и все народы Севера, любят легенды. Есть среди них немало рассказчиков, ловко вплетающих новые узоры в «сказания старины глубокой». Такого сказочника мне удалось услышать на мысе Шмидта. Пурга прервала наш полет, и мы коротали время в жилище одной чукотской семьи. Это была уже не дымная темная яранга – шалаш из звериных шкур, а вполне современный деревянный просторный дом с «городской» мебелью. Так живут теперь на Чукотке. Хозяин дома рассказывал, а внук бегло переводил его слова на русский язык.

Старый чукча говорил о таинственных островах, находящихся по ту сторону льдов, бессчетно богатых зверем. Охотники туда добирались не на байдарках, плывущих по студеной воде, а на байдарках, летающих по воздуху. И лодки с выросшими крыльями водил на острова самый лучший охотник, первый герой из героев, по имени Анатолянгин. Этот самый Анатолянгин спас тысячу человек с потонувшего корабля и по небу доставил на сушу. Он все умел, он был могуч и бесстрашен.

Анатолянгин! Не без труда удалось расшифровать, что это русское имя Анатолий, переиначенное на чукотский лад. Тогда я понял, что речь идет о моем друге – Анатолии Ляпидевском. Этот человек, носящий Золотую Звезду, на которой выгравирован порядковый номер «I», при жизни вошел в легенду…

Мы встретились с Ляпидевским, когда оба были молоды и выполняли ответственное задание Родины. Если бы в том памятном 1934 году кто-либо захотел нарисовать дружеский шарж на Ляпидевского, то я бы посоветовал изобразить крепкого, чубатого парня, сидящего верхом на самолете. В правой руке у него шашка, левой – выжимает двухпудовую гирю; широкая грудь обтянута матросской тельняшкой, за спиной – верная спутница – семиструнная гитара. Такой рисунок во многом отразил бы биографию и характер Анатолия.

Рос в станице паренек

Ляпидевский – кубанский казак и родился в станице Белоглинской. Отец его, сельский учитель, чтобы не идти воевать «за веру, царя и отечество», стал псаломщиком, а потом дьяконом в станице Старощербиновской. Он изрядно пил и нередко служил молебны, еле держась на ногах. В конце концов его выгнали из церкви. Семье незадачливого священнослужителя пришлось так туго, что Толя пошел батрачить. Семилетним мальчиком он помогал на току убирать солому, работал на уборке кукурузы, резал подсолнух.

Как горд был парнишка, когда осенью привез домой заработанное – три мешка пшеницы, по полвоза кукурузы и подсолнуха. Когда убрались и отмолотились, он сел за школьную парту.

Толя был мальчишкой резвым, драчливым, но одновременно мечтательным и впечатлительным. Его неудержимой фантазии достаточно было малейшего повода.

В станице Старощербиновской остановился автомобиль, в котором ехал какой-то генерал. Вот так удивительная машина! Нужно построить такую! Толя тут же раздобыл доски, гвозди, молоток, нашел трехколесный велосипед, у которого срочно изъял колеса.

Первая «личная автомашина» Ляпидевского передвигалась, конечно, если ее сзади подталкивали ребятишки. Тогда и произошла первая в его жизни авария. «Автомобиль» покатился под гору, налетел на дерево и рассыпался. Водитель отделался синяками и не очень сожалел о случившемся. Ему до зарезу нужны были колеса для другой технической новинки.

Попался ему в руки журнал «Нива» с фотографиями танков. На одном снимке стальная махина рушила каменную стену. Толя укрепил бревно на велосипедных колесах и таким «танком» стал таранить заборы в станице. Ох и били его за эти «подвиги»!

Тогда танкист переквалифицировался в кавалериста. В годы войны повсюду развешивали яркие лубочные плакаты, на которых был изображен лихой казак, некий Кузьма Крючков, нанизывающий на пику добрый десяток немцев. И молодой казачок Толя Ляпидевский тоже обзавелся пикой и стал джигитовать на соседских лошадях. Один конь рванулся, наездник упал и вывихнул себе ногу.

Вообще этому неспокойному подростку изрядно доставалось. Старощербиновские ребята дрались много и отчаянно. Однажды Толю избили так, что он еле приполз домой…

Незадолго до Октябрьской революции Ляпидевский бросил школу и начал работать подручным у кузнеца. Ему хотелось сразу выковать что-нибудь сложное, интересное, а кузнец его осаживал:

– Я пятнадцать лет молотом шлепал, прежде чем стал мастером. Пошлепай и ты…

Толе шлепать не хотелось. Из-за «бесперспективности» он покинул кузнеца, пошел в ученики к слесарю. Это уже была солидная работа, и мальчик взялся за нее горячо.

Наступила зима 1917 года. В Старощербиновской, как и повсюду на Кубани, хозяйничали белогвардейцы.

Первой ласточкой, возвестившей о приближении красных, был самолет со звездами на крыльях, низко пролетевший над станицей в 1919 году. Это был первый самолет, который увидел будущий летчик. Затем из Ростова, перешедшего в руки красных, аэропланы прилетали каждый день.

Когда в станицу пришла Советская власть, Толя Ляпидевский уже мастерил модели самолетов. Но летающую модель сделать так и не удалось, нелетающие получались совсем как настоящие. Это наверняка был первый случай авиамоделизма на Кубани.

К тому же по соседству, в Ейске, организовалась авиабаза. Мальчишки из станицы под предводительством Толи Ляпидевского ежедневно совершали паломничество к авиаторам. Иначе чем паломничеством эти походы не назовешь. Все, что касалось авиации, вызывало в их юных душах поистине трепетный восторг. Они не могли спокойно произносить такие волшебные слова, как «пропеллер», «мотор», «бензин», «фюзеляж»! Толя бегал за летчиками по пятам. Красные военлеты разрешали мальчишкам мыть машины, охотно рассказывали им о полетах и воздушных боях.

Станичные ребята так увлеклись авиацией, что стали даже свои непрекращающиеся драки проводить на высоких деревьях. И это были уже не просто драки, а «воздушные бои»!

Но «счастье продолжалось так недолго». Летную базу из Ейска перевели. Самолетов уже не было рядом. И сразу оказалось, что сражаться на деревьях неинтересно – гораздо удобнее вести бои на речной воде.

Дело в том, что в Старощербиновскую прибыл революционный матросский отряд. Моряки зачаровали мальчишек не меньше, чем летчики. Ребята, в том числе и Толя, вытатуировали себе якорь на руке. Морская форма подействовала неотразимо – авиация была забыта. А рассказы матросов были еще увлекательнее.

Особенно полюбился Толе матрос Каширин с крейсера «Петропавловск». Этот бывалый моряк научил парнишку петь

матросские песни и аккомпанировать на гитаре.

В то время в округе свирепствовал белобандит Сидельников. Новоявленный атаман собрал банду в 250 сабель и совершал частые налеты на Старощербиновскую.

Однажды бандиты, ворвавшись в станицу, оцепили особый отдел и тюрьму. По притихшим станичным улицам, размахивая шашкой, носился на взмыленном коне Сидельников. В помещении особого отдела забаррикадировались Каширин и какая-то посетительница. Матрос поставил пулемет на окно, женщина подавала ему ленты, и сокрушительным огнем он заставил бандитов не только отступить, но и ускакать из станицы.

Весельчак и певун матрос Каширин оказался героем.

Он сказал Толе:

– Учись, браток, как одному от сотни отбиваться!

«Захотелось и мне стать героем, так захотелось, что сказать не могу, – вспоминал об этом событии Ляпидевский. – Решил: если придет Сидельников, я, как Каширин, один всю его банду ухлопаю. Но, на мое счастье, Сидельников больше не приходил».

И все-таки интерес к авиации победил увлечение морской романтикой.

Произошло это с Ляпидевским пять лет спустя.

Дорога в небо

Пытливому, энергичному юноше не сиделось на месте. Хотелось уехать куда-нибудь подальше, увидеть что-нибудь новое, узнать неведомое.

Полгода потрудился Анатолий на маслобойном заводе, где поджаривал семечки подсолнуха на огромных сковородках. Затем перебрался в Ейск, закончил школу. Работал мотористом на дизеле. Затем стал помощником шофера автобуса. Была такая должность. Одно время я состоял в ней. Помощник мыл и заправлял машину, накачивал шины. Во время езды он сидел рядом с водителем, который иногда доверял ему баранку.

Был Анатолий Ляпидевский парнем плотным, мускулистым, много занимался спортом: играл в футбол и хоккей, хорошо работал на гимнастических снарядах, управлял автомобилем, причем, когда это удавалось, «выжимал» из машины максимальную скорость.

И, разумеется, он одним из первых откликнулся на призыв комсомола, членом которого состоял, – молодежь, к авиацию!

Со всего края в Ростов прибыло 170 юношей, мечтавших о крыльях. Строгие комиссии отобрали только пятерых, в том числе и Анатолия Ляпидевского.

Таким образом Анатолий прибыл в военно-теоретическую авиационную школу на Краснокурсантскую улицу Ленинграда и водрузил свою гитару с красным шелковым бантом над жесткой, казарменной койкой.

…Стране нужно было много летчиков, и возможно скорее. Поэтому теоретический курс, рассчитанный на полтора года, курсанты прошли за восемь месяцев. А затем их откомандировали в Севастопольскую школу морских летчиков. Здесь Анатолий соединил два самых больших своих увлечения – небо и море.

Прежде чем овладеть специальностью морского летчика, курсанты осваивали по нескольку матросских профессий. На крейсере «Червона Украина» Ляпидевский служил и кочегаром, и рулевым, и сигнальщиком. Его первый морской поход совпал с маневрами Черноморского флота, на которых присутствовали такие видные военачальники, как Ворошилов, Буденный, Якир. Все они находились на флагмане «Червона Украина».

Когда эскадра выходила из Одесского порта, курсант Ляпидевский стоял на сигнальной вахте. К нему подошел командующий флотом и приказал:

– Дать «Коминтерну» единицу!

По семафорному коду того времени «единица» значила –

«следовать в кильватере за мной».

Ляпидевский лучше других курсантов изучил сигнальный код, но в эту ответственную минуту он так волновался, что забыл, как надо подавать «единицу». Корабли уже пересекли акваторию порта, а какой курс в открытом море – ни один капитан не знает. Как сигналится эта проклятая «единица»?

К счастью, тут подоспел старшина. Увидя человека, столько раз «вдалбливавшего» в него сигналы, Анатолий сразу же вспомнил и отмахал флажками точку и четыре тире.

…Ляпидевский учился летать у отличных инструкторов. Среди них были те, с которыми через несколько лег он стоял в одном строю первых Героев, – Василий Молоков и Сигизмунд Леваневский.

Никогда не забудется долгожданная минута, когда к стойкам самолета, на котором он летал с инструктором, привязали красные флажки. Они показывали, что учлет идет в самостоятельный полет и все в воздухе должны уступать ему дорогу.

И вот мелькают под крылом белые коробочки домов, зеленеют сады, синеет море. Машина послушна: и полет, и посадка проходят прекрасно. Леваневский пожимает своему воспитаннику руку, поздравляет его.

Почти каждый день начинающий лётчик поднимается в воздух: сначала на учебной машине, затем на боевой. Разведка, стрельба с воздуха по наземной цели, длительные полеты по два-три часа в Ялту а Евпаторию.

И вот вчерашние курсанты, в новеньких синих кителях, с «крабами» на фуражках, застыли в строю. Зачитывается приказ Реввоенсовета республики о присвоении им звания командиров Рабоче-Крестьянского Красного флота. Это было 2 июля 1929 года.

Вскоре недавний учлет сам стал обучать будущих пилотов. Ляпидевский вернулся в тот самый Ейск, в который бегал босоногим мальчишкой, чтобы посмотреть самолеты, порасспросить летчиков. Теперь он прибыл сюда как инструктор новой школы морских летчиков.

Нам покорялися большие расстояния

Весной 1933 года Ляпидевский демобилизовался и перешел на работу в гражданскую авиацию. Его направили рейсовым пилотом на Дальний Восток. Тут впервые скрестились летные пути: мой и Ляпидевского.

…В январе 1930 года я открыл воздушную линию из Хабаровска на Сахалин. Самолет стал доставлять пассажиров из краевого центра на далекий остров за 5-6 часов.

Ляпидевский, летая уже по оборудованной трассе, без всяких приключений и аварий доставлял почту и пассажиров из краевого центра в Александровск, на Сахалин, на Охтинские нефтепромыслы…

Вначале ему нравилась линейная служба, привлекали незнакомые места, встречи с людьми. Потом облетанная «от куста до куста» трасса надоела. Рейсовый пилот заскучал. Ему хотелось совершить что-нибудь замечательное, удивительное, большое и значимое. Подвиг? Нет, просто что-нибудь очень нужное Родине. Ляпидевского неудержимо тянуло туда, где потрудней.

Такими самыми трудными, не освоенными авиацией местами являлись тогда необозримые просторы дальнего Севера. И самолет был здесь особенно желанным, но пока еще редким гостем.

Об Арктике Ляпидевский не имел ни малейшего понятия. Но рассказы побывавших там летчиков настолько его увлекли, что он отправил в Главное управление Северного морского пути ходатайство о переводе в полярную авиацию.

Летная работа в суровых условиях Арктики была уравнением со многими неизвестными не только для Ляпидевского. Жестокие морозы, частая многодневная пурга, отсутствие ориентиров в ровной снежной пустыне, почти полное безлюдье – все это необыкновенно усложняло и в то же время делало романтическим труд полярного летчика.

Например, на громаднейшей территории Чукотского полуострова, где свободно бы разместился десяток малых и средних европейских государств, проживало около пятнадцати тысяч чукчей и эскимосов. Вдоль северного побережья тянулась редкая цепочка крохотных селений, расположенных на десятки, а иногда и сотни километров друг от друга. Здесь, у моря, сосредоточилось две трети всего населения Чукотки, промышлявшего охотой на морского зверя. Ведь шкуры и мясо

моржей, тюленей, нерпы – это и крыша над головой, и одежда, и единственный продукт питания, а жир освещает и обогревает жилище.

В глубине полуострова, в тундре, – кочевники. Их богатство – олени и пушной зверь.

Местные горные хребты были нанесены на карты очень приблизительно, без указания высоты вершин.

Связь Чукотки с внешним миром поддерживалась с помощью двух-трех радиостанций. Ни одна регулярная авиалиния здесь, конечно, не пролегала, а эпизодические перелеты считались большой редкостью. Средством сообщения летом служили прибрежные воды, а зимой – «лающий транспорт».

Арктическое крещение

Вот в какие края попал по доброй воле молодой лётчик Анатолий Ляпидевский.

Он получил важное задание – вывезти людей с трех кораблей, зазимовавших во льдах. Для этого надо было два самолета АНТ-4 доставить сначала на пароходе из Владивостока в бухту Провидения, собрать их там и уж затем перебросить дальше, на север. Ляпидевскому поручили эту сложную задачу, вероятно потому, что он уже летал на двухмоторных самолетах и не имел на своем авиационном счету ни одной аварии.

В бухте Провидения, которую ограждают два хмурых, лишенных всякой растительности мыса, машины, разобранные на части, спускали с борта на лед и тут же спешно скрепляли их. Ведь светлого времени в сутках было не более двух часов.

Здесь же, в бухте Провидения, в конце ноября Ляпидевский узнал о бедственном дрейфе «Челюскина». Становилось ясно, что челюскинцев придется спасать с воздуха.

Несколько раз Анатолий пытался долететь до Уэллена, а оттуда к затертому льдами кораблю, но из-за неисправности моторов каждый полет приходилось прерывать на половине пути.

Механики, как и командир корабля, новички в Арктике, не знали, как заставить капризные моторы бесперебойно работать при низкой температуре. Они изучали Север, можно сказать, посредством обмороженных лиц, ссадин на руках, решения очень простых повсюду, но головоломных здесь задач. Как, например, подогреть воду для моторов?

Не сразу сообразили соорудить для этой цели своеобразный «титан» из двух пустых железных бочек из-под бензина. Топили его плавником, обильно политым машинным маслом. Вода на сорокаградусном морозе грелась так медленно, что порой удавалось запустить один мотор, а на второй уже не хватало светлого времени. День был короткий – казалось, солнце только вспыхнет над сопкой и тут же спрячется за горизонт. А до Уэллена лететь два с половиной часа.

И все же Ляпидевский сумел долететь до Уэллена. Это был его первый полет на Севере.

Дважды пытался АНТ-4 пробиться сквозь пургу и туманы к терпящему бедствие кораблю. И опять подводили проклятые моторы.

Не имея арктического опыта, Ляпидевский полетел однажды в открытой кабине без меховой маски. А мороз стоял тридцатипятиградусный. Леденящий ветер слепил веки. У

летчика заныло лицо, он сдернул с руки перчатку и приложил ее к щеке. Ветер вырвал перчатку и забросил за борт. Голой рукой не поведешь самолет, у которого к тому же начал давать перебои левый мотор. Стиснув зубы от острой боли, Ляпидевский повел самолет на посадку. В этот раз Анатолий сильно обморозил щеки и нос. Почерневшая кожа горела, кровоточила.

В баллонах кончился сжатый воздух, а без него мотора не запустишь. Сидеть и ждать, пока подвезут из бухты Провидения, когда это будет? Бездеятельное ожидание – не в характере Анатолия Ляпидевского. Чувствуя себя прескверно, с забинтованным лицом, он отправляется на собаках к другому самолету, оставленному в бухте Провидения.

Каюр – погонщик собак, попался отчаянный. Он гнал, не жалея ни себя, ни животных. А ведь собаки для чукчи – самое дорогое, что он имеет.

Надо сказать, что «лающий транспорт» чуть позднее сыграл немалую роль в спасении челюскинцев. С его помощью перебрасывали горючее, масло, оленьи туши для питания людей, запасные части для самолетов. На нартах, запряженных мохнатыми лайками, перевозили челюскинцев из Ванкарема в Уэллен. Невиданные караваны шли по тундре. В спасательных операциях использовали около тысячи собак, собранных буквально со всей Чукотки. Некоторые из них прошли по тринадцать – пятнадцать тысяч километров.

Но не буду забегать вперед.

Летчик Ляпидевский впервые воспользовался ездовыми собаками. Он лежал на нартах, а каюр, подбадривая резвых псов, то бежал рядом с ними, то вскакивал на санки. Ветер прибил снег, белым панцирем покрывший тундру. Нарты легко скользили по твердому насту.

За день они проходили по нескольку десятков километров, останавливаясь на ночевку в ярангах редких чукотских селений.

Яранга – круглый шатер из моржовых шкур. Он делится на две половины. В первой обычно держат собак, мясо добытого морского зверя. Во вторую, жилую, нужно пролезать на четвереньках, под особым пологом. Там так тепло, что чукчи ходят нагишом. Их тесное жилище отапливается и в то же время освещается нерповым или моржовым жиром, горящим в казанке.

Ляпидевский, совсем разболевшись, лежал на шкурах, не замечая ни духоты, ни жары. Он с трудом отвечал на расспросы хозяев яранги. Его каюр, немного знавший по-русски, был переводчиком.

Чукчи – очень любопытные и любознательные… Анатолянгина, как быстро «окрестили» летчика, они буквально

засыпали вопросами. Особенно их интересовали аэропланы. Чукчей, как впоследствии убедился Ляпидевский и все мы – участники спасения челюскинцев,-чрезвычайно увлекает техника. Они к ней очень восприимчивы и проявляют поразительные способности. Не зная грамоты, они прекрасно управляются с лодочными моторами, ремонтируют их. Был случай, когда во время охоты во льдах сломался винт моторного вельбота. Чукчи выточили вручную новый винт из моржовой кости и продолжали охоту.

В тундре новостей немного. Люди все здесь держат в памяти, всем интересуются. Молва – этот телеграф пустынного Севера – разносит вести о событиях с молниеносной быстротой. Когда Ляпидевскому приходилось останавливаться на очередную ночевку, он поражался, откуда в незнакомом стойбище уже все знают об Анатолянгине.

Неделю длился этот «собачий переход». лётчик хорошо познакомился с местами, над которыми ему пришлось потом летать.

В бухте Провидения усталый и больной Ляпидевский тотчас же начал готовить второй самолет к полету. Это было 18 января. Но подняться в небо он смог только…

6 февраля. Все эти дни неистовствовала такая злобная пурга, что и носа не высунешь за дверь.

Как только показалось негреющее тусклое солнце, АНТ взлетел. Дошел он до мыса Дежнева, но внезапно налетевшая пурга заставила повернуть обратно.

Ни зги не видно.

Ляпидевский посадил машину на лед залива Лаврентия, неподалеку от культбазы.

Побеждают только сильные

День за днем мела пурга. Белая мгла кружилась непрестанно. Снежные заряды, вихрясь, налетали один за другим без всякого перерыва. Бортмеханик, отправляясь к самолету, занесенному снегом в двадцати шагах от культбазы, вынужден был брать с собой чукчу-проводника.

Тринадцатого февраля Ляпидевский, сидя на койке в каморке культбазы, наигрывал на гитаре, когда ворвался облепленный с головы до ног снегом радист. Размахивая радиограммой, он кричал:

– «Челюскин» утонул! Сто четыре человека высадились на льдину! Что будем делать?

На следующий день радист бухты Лаврентия передал летчику приказание из Москвы от товарища Куйбышева: «Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».

В своих воспоминаниях Ляпидевский рассказывает:

«Трудно описать наши переживания. Бушует пурга, ветер с дьявольским свистом издевается над нашим бессилием. Даже на собаках ехать нельзя – не то что лететь… Локти готовы грызть от досады…»

До Уэллена всего сорок минут полета. Но эти долгожданные минуты наступили только через неделю.

Пересев в Уэллене на первую машину, Ляпидевский повел ее в лагерь Шмидта. Внезапно в воздухе начал давать перебои левый мотор, перестали работать приборы. Пришлось повернуть обратно.

В следующем полете, длившемся пять часов, АНТ кружил над тем районом океана, где по расчетам должен был находиться поселок советских людей на льдине. Ходили переменными курсами, зигзагами, чтобы просмотреть наибольшую площадь, но ничего не обнаружили. Бензин был на исходе, еле «дотянули домой», в Уэллен, и без традиционных кругов, с ходу пошли на посадку… Сели неудачно – подломали шасси. Машину подняли на бочки в ожидании сварщика, который неизвестно когда мог здесь появиться. А экипаж пересел на второй самолет.

И на этой машине не везло. Двадцать восемь раз Ляпидевский и его товарищи по экипажу отчаянно пытались добраться до льдины челюскинцев и только в двадцать девятый добились успеха.

Четвертого марта установилась ясная, морозная погода, барометр стойко держался на высоком уровне. К очередному полету готовились особенно тщательно, проверяли моторы,

приборы.

Из лагеря Шмидта сообщили, что сжатием льдов обломало взлетно-посадочную полосу, а новый, только что расчищенный аэродром имеет размеры всего лишь 150 на 450 метров. Немного для такой машины, как АНТ-4!

Ляпидевский разметил на льду площадку точно такой же величины, оградил ее флажками и стал отрабатывать взлеты и посадки. Все выходило удачно. После таких «репетиций» уверенность в успехе полета окрепла, лишь бы только не подвели моторы!

Еще до рассвета механики начали греть воду и масло. Утро наступало очень холодное, но ясное.

Полетели четверо: командир самолета А. Ляпидевский, второй пилот Е. Конкин, бортмеханик М. Руковский и штурман Л. Петров.

Самолет шел над хаотическим нагромождением льдов. Солнце казалось огромным, но не грело. Дул слабый южный ветер.

Примерно через час полета на горизонте появилось несколько столбов тумана. Это поднимался пар из трещин и разводий. Летчики вначале приняли их за дым сигнальных костров. Тени от ропаков создавали видимость палаток и барака. Кто-то из членов экипажа даже крикнул: «Лагерь!» Но нет, судя по времени, до челюскинцев было еще порядочно.

До боли в глазах всматривались пилоты в даль. И вот к исходу второго часа полета впереди по курсу показался новый столб тумана. Он явно колеблется. Значит, это не туман, а дым – сигнальный дым над льдами. Может быть, опять придется разочароваться. Нет, неожиданно открывается площадка, несколько флагов, обозначающих ее границы, и три человека, раскладывающие посадочное «Т».

Вот уже виден барак, палатки, сигнальная вышка.

Ляпидевский низко кружит над ледяным квадратом. Вокруг него – трещины.

Площадку обступили высокие торосы – это внушительный и опасный барьер.

Летчик – весь внимание. Он сосредоточен до предела. Посадка предстоит не из легких. Он даже не замечает, как к аэродрому бегут люди. Он думает только о том, хватит ли ему узкой полоски, зажатой торосами… Легкий толчок, и машина, замедляя скорость, плавно катит по льду.

Крылатых гостей встречает комендант аэродрома комсомолец Саша Погосов и его помощники – Валавин и Гуревич. Они приглашают в свою палатку, очень маленькую, в которой жарко

пылает камелек. Здесь трое «аэродромщиков», живя вдали от лагеря, несут круглосуточную вахту, следят за состоянием взлетной полосы. Каждый час, и днем и ночью, они обходят свои «владения», замечают каждую новую царапину, каждую трещинку на льду. И сколько раз эти трое с ужасом наблюдали, как сжатие льдов сводило на нет работу челюскинцев, как ломало с таким трудом подготовленный аэродром. И его начинали строить снова уже в другом месте. Голыми руками (весь инструмент пошел ко дну вместе с кораблем, остались только три лопаты) люди расчищали площадку, выравнивали ее, относили в сторону глыбы льда и спрессованного снега.

Поэтому «аэродромщики» особенно обрадовались киркам, ломам, лопатам, которые были доставлены первым самолетом, прилетевшим на льдину. Привезены были также аккумуляторы для радиостанции и две оленьи туши.

Пока шла разгрузка, подошли обитатели лагеря вместе со своим замечательным руководителем Отто Юльевичем Шмидтом. Ликование челюскинцев трудно описать. Как рассказывали они, когда над их льдиной появился самолет Ляпидевского, люди бросились обниматься, целоваться, кидали вверх шапки, рукавицы, кричали: «Да здравствует красная авиация!», «Ура Ляпидевскому!» Кто-то даже запел «Интернационал».

Радостную встречу пришлось прервать. Пора в обратный путь.

Вот и первые пассажиры – десять женщин и две маленькие девочки. Ляпидевский с тревогой посмотрел на них и не выдержал:

– Какие же вы толстые!

Женщины засмеялись:

– Да нет, что вы, мы – худенькие, это просто на нас столько мехов накручено!

Первой на борту самолета оказалась Карина Васильева. Капитан Воронин поцеловал крохотную девчушку и осторожно передал пилотам сверток мехов, в котором она копошилась.

– Принимайте маленькую путешественницу!

Посадка женщин больше напоминала погрузку. Их поднимали вверх и просто складывали в кабину самолета. Впоследствии, когда они увидели себя на экране, то очень обиделись на кинооператора за то, что он заснял такую «погрузку».

Шмидт дал разрешение на взлет. Взвыли на полном ходу моторы. Машина побежала и оторвалась от льда перед самыми торосами.

По эфиру, обгоняя самолет, полетела радиограмма в Москву:

«Полярное море, лагерь Шмидта.

Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет АНТ-4, под управлением летчика Ляпидевского, при летчике-наблюдателе Петрове, прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на изготовленный нами аэродром и благополучно доставил на Уэллен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление над льдом и с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии двести метров.

Успех полета тов. Ляпидевского тем значительнее, что стоит почти 40-градусный мороз.

Между лагерем и аэродромом образовалась большая полынья, так что для перенравы пришлось три километра тащить из лагеря шлюпку через лед.

Удачное начало спасательных операций еще более подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны. Глубоко благодарны.

Начальник экспедиции *Шмидт».*

Вот он, тот подвиг, о котором когда-то мечтал Ляпидевский. Упорство, воля, настойчивость в сочетании с большим мастерством и чувством высокой ответственности за порученное задание помогли ему совершить этот незабываемый в веках подвиг.

…Когда самолет опустился на лед лагуны и подрулил к берегу, его встречало все население Уэллена. К машине подставили лесенку, и каждый старался чем-нибудь помочь выходящим женщинам. Чукчи со всех сторон тянули руки к Ляпидевскому, выкрикивали: «Какумэ – ренена кляуль!», что значит по-русски: «Вот здорово, летчики!» Вероятно, тогда и родилась легенда о могучем Анатолянгине.

Посадка на заструги

На следующий день пошел снег, замела пурга. Только через неделю Ляпидевский смог вновь подняться в небо. Погрузив в машину две с половиной тонны бензина, он вылетел в Ванкарем, куда, по решению В. В. Куйбышева, переносилась главная спасательная база. Отсюда до лагеря Шмидта было немного ближе.

Стоял жестокий мороз. Авиаторы, наряженные в меховые одежды и маски, были похожи на мохнатых медведей, и, несмотря на это, они зверски мерзли в открытой кабине.

Самолет шел в ясном небе, когда внезапно какой-то посторонний звук резанул слух. Передняя часть радиатора задвигалась, мотор затарахтел, машина затряслась, завалилась набок. Где сесть? Внизу – сплошное месиво льда, вздыбленное штормами и прибоями. Ляпидевский закрыл сектор газа, выключил контакт и стал планировать. Машину пришлось посадить на заструги. Правое крыло прочертило по льду. Осмотр раненого самолета показал, что в воздухе лопнул коленчатый вал мотора, а при посадке сломались концы подмоторной рамы и подогнулась ферма шасси. Совершенно ясно: искалеченную машину надо сдавать в заводской ремонт, – это в обычных условиях. А в Арктике авиационных заводов нет! Вышедший из строя самолет стоял среди застругов.

– Ну вот, теперь к лагерю Шмидта прибавился лагерь Ляпидевского, – горько пошутил Петров.

…Авиаторы уже решили добираться до берега пешком, но вдруг увидели, что к ним идет человек. Это был чукча из соседнего стойбища на острове Колючине. Там было всего семь яранг.

Вскоре прибыли еще два взрослых чукчи и мальчик. Продовольствие и спальные мешки сложили на нарты, и над самолетом грянул прощальный салют из пистолетов. Эти выстрелы в безмолвной ледяной пустыне так испугали собак, что одна оторвалась и убежала.

В тесной и душной яранге началось, по выражению Ляпидевского, «великое колючинское сидение».

Летчик до сих пор хранит американские газеты с заголовками крупными литерами: «Гибель русского полярного героя Ляпидевского», «Пропал во льдах во время второго полета». Такого же мнения были и в Москве. Долго здесь не знали о судьбе экипажа АНТ-4.

Ляпидевский добрался все-таки до Ванкарема на собаках. Но

там временно бездействовала радиостанция: пурга сломала мачту, сорвала антенну.

Моторную раму пилот привез на все тех же незаменимых собаках. Тем временем на месте посадки его товарищи собственноручно ремонтировали самолет. Из подъемных средств они располагали одним домкратом, двумя бочками и двумя двухметровыми бревнами. Кроме того, у них было еще… изобилие снега. Построили пологую гору, чтобы по ней спустить снятый мотор.

Каждый день из яранг ходили на работу. Путь в один конец занимал часа полтора. Стояли морозы с сильными ветрами.

Чтобы удержаться на ногах, требовались немалые усилия. Пуржило так, что в нескольких шагах уже трудно было различить силуэт человека. Перехватывало дыхание. Так хотелось обогреться у печурки, напиться горячего чаю и… уснуть.

Но нужно было торопиться – время не ждет.

Трудились под открытым небом. От прикосновения к металлу обжигало пальцы.

Продукты кончились. Перешли на иждивение чукчей. Начали питаться копальгином – замороженным мясом моржа, сырой нерпой.

Авиаторы были оторваны от всего мира. Они не знали даже, спасены ли челюскинцы.

Двадцать пятого апреля отремонтированный ценой огромных усилий самолет поднялся в небо и перелетел в Уэллен. Тут Ляпидевскому сообщили, что он стал Героем Советского Союза.

Герой остается в строю

…Специальный поезд челюскинцев, украшенный цветами, гирляндами хвои и флагами, торжественно вез спасенных и их спасителей.

Еще в поезде Анатолий Ляпидевский подал заявление о вступлении в Коммунистическую партию. Он так писал об этом важнейшем событии в его жизни:

«Почему только теперь я подал это заявление? Потому, что считал: прежде чем вступить в партию, надо что-нибудь сделать для страны, как-нибудь доказать свою преданность. Я сделал немного, но знаю одно: я добросовестно работал. Из всех сил старался выполнить порученное мне задание».

Когда в Кремле Михаил Иванович Калинин торжественно вручал летчикам награды, грамоту № 1 о присвоении звания Героя Советского Союза получил Анатолий Васильевич Ляпидевский.

Несовершенные моторы и приборы крепко досадили Ляпидевскому в Арктике. И он решил посвятить себя созданию мощных, экономичных советских авиамоторов и безотказных аэронавигационных приборов. Для этого он поступил на инженерный факультет Военно-воздушной академии имени Жуковского.

По окончании учебы Герой № 1 стал начальником летной инспекции Наркомата авиационной промышленности.

В годы Великой Отечественной войны генерал-майор авиации А. В. Ляпидевский был начальником отдела полевого ремонта 7-й Воздушной армии. Он много работал над тем, чтобы во фронтовых условиях «раненые» ЯКи, МИГи и ИЛы быстро «вылечивались» и снова поднимались в грозовое военное небо.

…Отзвучали победные залпы. Над нашей Родиной, над многострадальной Европой открылось чистое небо. Летчики-фронтовики взяли курс на мирные рейсы. Многие авиаторы даже поменяли профессию.

Но не таков Анатолий Васильевич Ляпидевский. Человек, безмерно влюбленный в небо, он остался верен ему до конца.

Все послевоенные годы Герой № 1 отдал развитию, совершенствованию отечественной авиации и приборостроения. Как и до войны, он снова работает в тиши кабинетов, в светлых залах конструкторских бюро. И все творческие помыслы этого опытнейшего летчика, все его знания и стремления направлены к одному – дать в руки советских пилотов самые легкокрылые машины, самые мощные и экономичные приборы, самые

совершенные аэронавигационные приборы.

Вот какой благородной цели посвятил многие годы своей жизни Анатолий Васильевич Ляпидевский.

И случается так, что красавец-лайнер, сверкая серебристыми бортами, мчит через всю нашу необъятную Родину добрую сотню пассажиров именно в те далекие уголки, где когда-то летал Анатолий Васильевич Ляпидевский.

В комфортабельном салоне уютно отдыхают пассажиры, под крылом стальной птицы проносятся города и села, полноводная Волга, Уральский хребет, бескрайняя Сибирская тайга, заснеженная тундра…

Уверенно ведут машину пилоты, могучая техника покорна и послушна. Ведь в ее создании участвует человек, некогда почувствовавший, как говорится, «на своей собственной шкуре» малейшие несовершенства летательных аппаратов, их многочисленных приборов.

И это по-особому знаменательно, что в сегодняшних успехах отечественной авиации заложена и частица труда Героя № 1 – летчика, которого более тридцати лет назад Родина первым удостоила самого высокого, самого почетного звания в нашей стране.

…Так сложилась судьба человека, который при жизни вошел в легенду.

Третий старт

Этот рассказ о своем товарище, талантливом пилоте Сигизмунде Александровиче Леваневском мне хочется начать с конца, с той минуты, когда пришлось в последний раз пожать друг другу руки. Это произошло накануне самого трагического события в жизни этого славного летчика.

До сих пор отчетливо помню Щелковский аэродром, близ Москвы, в солнечный день 12 августа 1937 года. Мы приехали проводить товарищей в далекий путь. Настроение у всех – праздничное, приподнятое. Еще бы – советская авиация одерживает победу за победой. И какие!

Двадцать первого мая я посадил самолет в районе Северного полюса, доставив туда четверку зимовщиков первой советской научной станции на дрейфующей льдине – И. Папанина, Е. Федорова, П. Ширшова и Э. Кренкеля.

Двадцатого июня завершился исторический трансарктический перелет В. Чкалова, А. Белякова и Г. Байдукова по маршруту Москва – Северный полюс – США. Этот шестидесятитрехчасовой полет положил начало освоению воздушного пути между двумя материками.

Не прошло и месяца, как М. Громов, С. Данилин и А. Юмашев, пробиваясь сквозь туманы и циклоны, уверенно провели краснокрылый самолет из столицы СССР через центр Арктики до Сан-Диего вблизи границы США и Мексики. Многие иностранные исследователи заявили, что после блестящего перелета «Арктика не представляет больше огромного таинственного пятна на земном шаре».

И вот теперь на Север уходит четырехмоторный гигант, на борту которого номер Н-209. В третий раз дается старт беспосадочному рейсу Москва – Северный полюс – США. На этот раз решено направить в перелет тяжелую машину транспортного типа, способную перебрасывать на дальние расстояния людей и грузы, правда пока еще опытную.

Все мы уверены в том, что и на этот раз успех будет сопутствовать нашим летчикам. Ведь в составе экипажа Н-209 – испытанные, прошедшие, как говорится, «огонь и воду и медные трубы» авиаторы, блестящие знатоки своего дела.

Огромный самолет вырулил на взлетную полосу. Эту «бетонку» журналисты прозвали «дорогой героев», и она считалась очень «везучей». Отсюда не раз брали старт Чкалов, Громов, Коккинаки. Около машины – отлетающие и провожающие. Шутки, смех, добрые пожелания, рукопожатия,

дружеские объятия…

Среди собравшихся выделяется подвижной, высокий, стройный, словно юноша, командир корабля – Герой Советского Союза Леваневский. Он совершенно спокоен, видимо, уверен в себе и своих товарищах. Рядом – широкоплечий человек с открытым мужественным лицом. Это второй пилот Николай Георгиевич Кастанаев – замечательный летчик, установивший международный рекорд дальности полета с грузом в пять тонн. В последние годы он испытал и дал путевку в жизнь десяткам новых самолетов.

Тут же несколько озабоченный бортмеханик Григорий Трофимович Побежимов – неутомимый труженик, на редкость скромный и молчаливый человек, очень похожий в этом отношении на своего друга Молокова, с которым долгое время летал в Арктике. В Арктике часто бывал и штурман Виктор Иванович Левченко – мастер вождения самолетов по неизведанным трассам. Остальных участников перелета – бортмеханика Николая Николаевича Годовикова и радиста Николая Яковлевича Галковского – я лично не знал, хотя слышал о них много хорошего.

Солнце еще было высоко, когда один за другим взревели мощные моторы. Самолет вздрогнул и помчался по наклонной дорожке. Лучшие пилоты Москвы аплодировали безукоризненному старту тяжело нагруженного, гигантского – по тому времени – воздушного корабля.

Вначале полет проходил благополучно. На следующий день в 13 часов 40 минут с борта Н-209 пришла радиограмма:

«Пролетаем Северный полюс. Достался он нам трудно. Начиная с середины Баренцева моря, все время мощная облачность. Высота 6000 метров. Температура – минус 35 градусов. Стекла покрыты изморозью. Встречный ветер местами 100 километров в час».

Чуть позднее Леваневский сообщил, что работают только три мотора, летчики испытывают большие трудности и пробиваются через густую облачность.

Затем пришла тревожная весть о том, что Леваневский снизил высоту полета до четырех тысяч метров, машина попала в сплошную облачность. Стало ясно, что самолету угрожает обледенение.

Тринадцатого августа в 17 часов 53 минуты радиостанция на мысе Шмидта уловила с борта Н-209 следующие слова: «Как меня слышите? Ждите…», после чего в эфире воцарилась тревожная тишина.

Она больше не нарушалась.

Где и как произошла катастрофа? В том, что случилось несчастье, сомнений быть не могло.

Одним из первых на поиски экипажа Леваневского вылетел из Фербенкса известный американский лётчик Маттерн. На это у него были особые причины.

Небесные побратимы

…В конце лета 1933 года на самолете, носящем звонкое название «Век прогресса», американский пилот Джемс Маттерн совершал кругосветный перелет. Его широко разрекламированный полет над населенными обжитыми местами со сравнительно мягким климатом проходил успешно.

Маршрут Маттерна лежал через Советский Союз. Я помню встречу американского пилота на московском аэродроме. Высокий, широкоплечий, он стоял, улыбаясь, у своей машины и отвечал на вопросы корреспондентов. И только глубоко запавшие глаза свидетельствовали о том, как нелегко давался ему этот перелет. Впрочем, от аэродромного люда ничего не скроешь. Все уже знали, что Маттерн из-за своей мнительности и подозрительности довел себя до крайней степени усталости. Ему все время казалось, что кто-то готовит ему подвох. Он ни на минуту не отходил от самолета и все стремился делать сам: и заливать бензин, и проверять аппаратуру, и устранять мелкие неисправности. Напрасно на каждом советском аэродроме специалисты предлагали бескорыстное техническое обслуживание машины. Помощь он категорически отвергал. Сын страны, в которой конкуренты не гнушаются никакими средствами, рекордсмен Маттерн не доверял никому. И, взвалив на свои, правда, широкие плечи все бремя перелета, очень устал.

На московском аэродроме у меня вдруг мелькнула озорная мысль. Я подошел и стал рядом с американцем. Маттерн недоуменно посмотрел на меня, потом понял и улыбнулся, а я невозмутимо продолжал с ним мериться: высок американский летчик, да и я не ниже, широк – да не шире меня. Я ничего не сказал, а просто рассмеялся и пожал Маттерну руку, а он похлопал меня по плечу и тоже заулыбался.

И вот этот Маттерн пропал, не закончив свой перелет. Некоторое время от него не было никаких известий.

Иностранные газеты, теряясь в догадках о том, куда он девался, договорились даже до того, что будто бы Маттерна… съели в Советском Союзе. Когда же он нашелся и выяснилось, что потерпел аварию в районе Анадыря, газеты стали кричать о том, что американскому летчику дали неправильный непроходимый маршрут.

Сигизмунд Леваневский, находившийся тогда в Хабаровске, получил правительственное задание – возможно скорее оказать помощь Маттерну, а заодно доказать, что по маршруту, предложенному американскому рекордсмену, летать вполне

возможно.

И Леваневский блестяще это доказал. Сквозь туман, сгущавшийся по мере того как самолет уходил дальше, в море, он прилетел в бухту Ногаево и сел на воду. Отсюда до Анадыря, чтобы сократить расстояние, Леваневский повел свой гидросамолет над тундрой.

В Анадыре советского пилота встретил обрадованный Маттерн. Он и здесь оставался верен себе – не ел ничего, кроме шоколада.

Той же ночью летающая лодка стартовала на Аляску. Часа через полтора попали в туман. Леваневский блестяще вел машину в темноте «вслепую», по компасу. Любопытно он пишет об этом в своих воспоминаниях:

«…Чувствую, кто-то стоит сзади меня. Оборачиваюсь: Маттерн разглядывает мои приборы и, видать, напуган тем, что они не освещены. В панике он бежит в кормовое отделение, показывает бортмеханику на мои приборы, закрывает глаза: вслепую, мол, как же будем садиться? Механик над ним подшучивает, объясняет пальцами и печальной миной – дело плохо, придется загибаться. Маттерн привязывается ремнем и предлагает бортмеханику сделать то же самое. Механик объясняет, что ему, как ответственному человеку, неудобно привязываться».

…Перескочив на последних каплях бензина через Берингов пролив, сели в Номе, на Аляске.

Перелет Леваневского Анадырь – Ном доказал всему миру, что в аварии Маттерна не виноват никто, кроме самого пилота.

Мировому рекордсмену преподал урок пилотского мастерства рядовой, никому тогда еще не известный лётчик Сигизмунд Леваневский.

Обратный путь Леваневского, очень тяжелый, с вынужденными посадками и поломками, продолжался долго, но окончился благополучно.

И вот этот Маттерн предложил свои услуги в поисках экипажа самолета Н-209.

Получив от Советского правительства новый самолет «Локхид-Электра», приобретенный по его просьбе, Маттерн, не спеша, вылетел из Фербенкса на Север. Идя вдоль сто сорок восьмого меридиана, он достиг всего лишь семьдесят пятой параллели и… вернулся в Фербенкс.

От дальнейших поисков американский лётчик отказался. Благородный порыв Маттериа, пожелавшего отблагодарить Леваневского за свое спасение, оказался неосуществленным.

А Леваневского и его товарищей надо было искать.

Мы ищем друга

…Сразу после того как радиосвязь с самолетом Н-209 нарушилась, начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта, начальника полярной авиации М. И. Шевелева, штурмана И. Т. Спирина, летчика В. С. Молокова и меня вызвали на срочное совещание в Кремль. Все мы были участниками экспедиции на Северный полюс и Героями Советского Союза.

В тот же день утвердили широкий план поисков. Их решено было организовать в двух направлениях: в западном и восточном секторах Арктики.

В западном должны были действовать наши воздушные корабли. Основной базой для нас был намечен остров Рудольфа, подсобной – льдина Папанина, дрейфовавшая в то время на нулевом меридиане и восемьдесят седьмом градусе северной широты.

В восточном секторе ледокол «Красин» направлялся к мысу Шмидта. Ему предстояло взять на борт экипажи с тремя самолетами и горючим и, насколько позволят льды, пройти к северу. Включились в спасательную экспедицию пароход «Микоян», находившийся в Беринговом проливе, и самолеты летчиков Задкова, Головина, Грацианского.

Двадцать пятого августа три самолета, отправлявшиеся на Северный полюс под управлением Молокова, Алексеева и моим, вылетели из Москвы в Архангельск и дальше на остров Рудольфа. На этот раз погода открыла нам «зеленую улицу»… но лишь до основной базы. Начался такой беспросветный туман, что пришлось сесть в пятидесяти километрах от Рудольфа, на остров Райнера, круглый и белый, словно перевернутая вверх дном тарелка. Несмотря на боковой ветер, мне удалось благополучно посадить флагманскую машину. Механики тут же выскочили из кабины и, отбежав в сторону, легли, изображая собой посадочное «Т». Правда, это живое «Т» предусмотрительно шевелилось, побаиваясь, как бы Молоков и Алексеев, увлекшись, не приземлились прямо на посадочный знак.

Необитаемый остров оживился. Мы разбили палатки, достали спальные меховые мешки, зашипели примуса…

Арктика снова шутила над нами: казалось бы, рукой подать до Рудольфа, а лететь нельзя.

Когда погода немного улучшилась, я прилетел на основную базу, а за мной – и другие машины.

Вскоре все было готово к полету на полюс, все, кроме… погоды – завыла пурга. Много дней прошло в томительном

ожидании. Ночи становились длиннее, темнее. Солнце показывалось все реже. Скоро оно совсем распрощается с нами и спрячется на долгую полярную ночь.

Наконец погода прояснилась, но намело столько снега, что на колесах самолеты не смогли подняться.

На Рудольфе была только одна пара самолетных лыж, завезенная ледоколом еще в прошлом году. Посоветовались и решили, что в район полюса пойдет сначала один мой самолет.

Весь состав экспедиции готовил флагманский воздушный корабль в рейс. Прежде всего колеса заменили лыжами. И опять пришлось ждать…

В это время на дрейфующей льдине тоже не сидели сложа руки. Вот что написано в дневнике И. Д. Папанина:

«В связи с исчезновением самолета Леваневского, мы получили распоряжение Москвы подготовить в районе станции посадочные площадки для самолетов спасательной экспедиции. В эти дни в лагере оставался один лишь Кренкель. Он буквально валился с ног, так как несколько дней не отходил от рации, тщетно ведя наблюдение за эфиром. Поддерживал его крепкий черный кофе. А мы втроем, вооружившись лопатами и пешнями, расчищали аэродром, несмотря на туманы и снег, приходилось сбрасывать с себя меховые рубашки. Промокли до мозга костей, но работа двигалась… Под нашими пешнями медленно разрушались гряды торосов, исчезали бугры, ледяные валы; поле становилось гладким. Морозы помогали нам, аэродромы укрепились и долго держались в готовности, к сожалению, использовать их не удалось».

Наконец шестого октября в двенадцать часов ночи над островом открылось чистое небо с ярко горящими звездами и затухающим серпом луны на востоке.

Синоптик заявил:

– Вылететь можно, но возвращение на Рудольф, вероятно, будет отрезано, с запада надвигается циклон.

И все-таки мы решили лететь.

Мои товарищи готовили машину молча. Выражение настороженности и тревоги не сходило с их лиц. Позднее, в годы Великой Отечественной войны, я видел такое же выражение на лицах многих боевых друзей перед вылетом в сложные и дальние бомбардировочные рейды.

В полете на нас упорно надвигались туман и облачность. Видимость – прескверная. Машину прижимало все ниже и ниже. Я перешел на бреющий полет. Совсем рядом мелькали черные полосы разводьев, стремительно проносились серые ледяные поля. Высотомер показывал сорок метров. Невольно

шевельнулась мысль: «А вдруг придется сесть?» Льдин, маломальски подходящих для посадки, я не видел. Долго лететь вслепую на перегруженной машине нельзя. Любой высокий ропак грозит гибелью.

Облачность повышалась. Теперь мы могли прекратить опасный бреющий полет и подняться на высоту трехсот метров.

Приближаемся к полюсу. Внезапно перед нами открылось зрелище непередаваемой красоты.

Небо как бы раздвоилось. Темно-вишневая и светло-голубая полосы сливались над нашими головами. Вишневая, справа, постепенно разгоралась на своем пути к горизонту. Ее далекие границы, освещенные лучами уходящего солнца, казались огненно-розовыми. Слева же краски затухали, незаметно переходя в мрачные фиолетово-синие тона.

С одной стороны исчезающий день. С другой – надвигающаяся ночь.

Северный полюс! Где-то здесь, рядом, может быть, находится сейчас Леваневский.

Все застыли у окон и люков, пристально вглядываясь в ледяные просторы. Каждый просматривал определенный участок. Жадно ищущим взорам ежеминутно мерещился силуэт самолета. Но когда мы подлетали ближе, то оказывалось, что это трещины или торосистые гряды.

Внезапно механик подбежал ко мне с криком:

– Самолет! Я вижу самолет!

У меня заколотилось сердце.

– Где он? Где?

Я мигом передал управление второму пилоту Александру Николаевичу Тягунину и бросился к окну.

Жестокое разочарование! Это было всего лишь разводье, по форме напоминавшее аэроплан.

Мы продолжали поиски, летая зигзагами. Каждые десять минут наш замечательный штурман Иван Тимофеевич Спирин менял курс.

Мы ныряли под облака, внимательно осматривали льдины и снова поднимались вверх… Что, если они здесь, близко?.. Слышат звуки наших моторов…

Тяжело было покидать район полюса, но пришлось уступить Арктике.

Обратно шли в сплошных облаках, нависших в несколько ярусов. Я с опаской поглядывал на крылья: не начинается ли обледенение?

Десять часов продолжался этот рискованный полет в условиях наступающей полярной ночи, второй в истории полет

советского тяжелого самолета на полюс.

…Потом мы снова готовились к поискам. Но Арктика обрушила на нас еще более жестокие циклоны, туманы и метели.

Наши машины, находившиеся на Рудольфе, не были приспособлены к ночным арктическим полетам. Поэтому правительство решило направить на поиски другие, специально оборудованные воздушные корабли. Их спешно подготовили московские заводы.

В начале октября из столицы на Север вылетели тяжелые машины Героя Советского Союза М. Бабушкина, Я. Мошковского, Б. Чухновского и Ф. Фариха. Нашей группе приказали вернуться в Москву.

* * *

…Леваневского и его товарищей искали долго и упорно. Поиски кончились только весной 1938 года. Пилоты налетали над Северным Ледовитым океаном 63 тысячи километров, детально обследовали пространство в 58 тысяч квадратных километров.

Что можно было еще сделать?

Говорят, трудно найти иголку в стоге сена. Не знаю, не пробовал. Но как невероятно трудно обнаружить самолет в бесконечных льдах Арктики, это я хорошо знаю по собственному опыту.

Опаленная юность

Леваневский был, как считали мы, его друзья-летчики, очень хорошим, но «невезучим» летчиком. Завершила это невезение катастрофа последнего перелета, который мог стать самым большим триумфом его жизни. Не везло Сигизмунду и в челюскинской эпопее. А ведь к тому времени за его спиной были нелегкое детство, ранняя самостоятельная трудовая жизнь, боевая молодость, богатый летный опыт.

…Отец Сигизмунда, дворник, умер, когда сыну было 8 лет. В семье росли три брата и сестра. Трудно было матери, день и ночь сидевшей за швейной машинкой, прокормить ребят. Детство будущего летчика – черный хлеб, картошка, и не всякий раз досыта.

«Завершив» свое образование тремя классами уездного училища, Сигизмунд встретил Октябрьскую революцию рабочим акционерного общества «Рессора». Он вступил в Красную гвардию. Ему тогда не было пятнадцати лет, но рослому, не по летам серьезному пареньку можно было дать двадцать.

В Петрограде и Москве дети пухли от голода, люди от истощения падали на улицах. А кулацкие хаты в Вятской губернии курились хмельным сивушным дымом, самогон гнали из отборного зерна. Сюда, в хлебные места, вместе с группой питерских рабочих приехал и красногвардеец Леваневский. Здесь он стал бойцом продотряда. Богатеи оказывали яростное сопротивление продотрядовцам, отбиравшим излишки хлеба, и стреляли им в спины из кулацких обрезов. Противодействие местами выливалось в открытые бунты. Из затаенных уголков кулачье доставало оружие, припрятанное еще с германской войны, седлало лошадей… Загорались ночами хаты активистов, мчались по проселкам банды, оставляя на пути повешенных, порубленных, расстрелянных продотрядовцев.

А фронт гражданской войны был совсем близко. Колчак быстро продвигался через Сибирь. Красноармейские части отступали. Белые были в ста километрах от села, где стоял продотряд, в котором служил Леваневский.

В эти тревожные дни он получил последнее письмо из дома. Брат писал, что семья голодает, мать еле ходит от слабости. Домашние в категорической форме требовали немедленного возвращения Сигизмунда. Семья решила перебраться в Польшу, где недалеко от Беловежской пущи жили родственники. Молодой красноармеец наотрез отказался ехать в Польшу. Он остался защищать молодую Советскую республику и добровольцем

отправился на фронт.

Рослый, энергичный Леваневский возглавил роту, которая состояла целиком из дезертиров. Сначала семнадцатилетний командир боялся, как бы его бойцы не разбежались – леса кругом хватало. Но в течение двух недель ему удалось превратить эту роту в настоящее боевое подразделение. Правда, по внешнему виду его бойцы мало походили на солдат. Одеты были кто в рваную шинель, кто в домотканый зипун, и у всех лапти на ногах. Но винтовок и патронов хватало. Обоза и кухни не было. В селах бойцов кормили крестьяне. Бедняки указывали, где у кулаков спрятано зерно. Откапывая хлеб, запасались на двое-трое суток и двигались дальше.

Командир полка, отметив хорошее моральное состояние роты, назначил Леваневского командовать батальоном, тоже состоявшим из дезертиров. Сигизмуд довел этот батальон до села Казанское на Каме, где передал его 30-й стрелковой дивизии. Дошли все бойцы до одного!

На колчаковском фронте молодому красному командиру дважды пришлось встречаться с легендарным полководцем Василием Константиновичем Блюхером. Он и раньше много слышал об этом исключительном военачальнике, храбрейшем и добром человеке и стремился служить под его командованием. Явившись в Тюмени прямо к Блюхеру, который был тогда командиром 51-й дивизии, Леваневский добился своего.

В одной из разведок Сигизмунда ранило в ногу, и он не мог оставаться в строю. Временная должность помощника начальника штаба бригады не пришлась ему по вкусу. Едва нога поджила, Леваневский по собственной просьбе был направлен заместителем командира стрелкового полка.

И снова тяжелые бои. Осень, грязь, дожди. Красные бойцы измучены, плохо одеты, голодны. Патронов не хватает – на весь полк выдают десять тысяч штук. У Колчака солдаты сыты, в английском обмундировании, патронов и снарядов сколько угодно. И все-таки после упорных, кровопролитных боев Красная Армия перешла в наступление и погнала войска «белого адмирала».

Леваневский сражался на различных боевых участках. В его подчинении было несколько батальонов. В своих воспоминаниях он рассказывал:

«Кроме того, что меня считали старше моих лет, меня еще принимали за бывшего офицера. Я же никакой военной подготовки не имел. У меня был революционный дух, но не было тактических знаний».

Он приобретал их в боях.

«Верховного правителя Сибири» – Колчака – гнали от Тюмени до Омска. Под самым Омском Леваневского отправили в санитарный поезд. Врачи поставили диагноз – контузия ноги.

Но едва санлетучка дошла до Тюмени, пациент убежал и явился прямо к Блюхеру. Командарм пригласил Леваневского к себе домой, напоил чаем.

– Как же это вы, товарищ, удрали из санпоезда? – спросил Блюхер.

– Да очень просто. Взял под мышку свои пожитки и ушел к вам. Хочется опять воевать под вашим командованием.

– Но ведь вы еще больны. Я вас направлю пока в запасной батальон, а когда поправитесь, дам назначение.

Но воевать под началом Блюхера Леваневскому больше не пришлось. Его свалил сыпняк. Едва выкарабкавшись из объятий жестокой болезни, Леваневский снова на фронте. Сначала на Западном, потом на Кавказском. В горах Дагестана он перенес возвратный тиф, схватил тропическую малярию.

Весной 1922 года после долгих просьб Леваневского откомандировывают в Управление воздушного флота Петроградского военного округа. Еще сражаясь с Колчаком на Восточном фронте, он заинтересовался авиацией. Немного тогда было самолетов, но красные военлеты на латаных-перелатаных машинах проявляли чудеса храбрости и воинского мастерства. И Леваневскому захотелось стать летчиком. Неудержимо звало к себе небо. Но в Петрограде вместо учебы он попал в завхозы воздухоплавательного отряда. Считай портянки и отвешивай крупу на кашу, а другие, счастливчики, летают!.. Все же завхоз ухитрялся иногда подниматься к облакам на воздушном шаре – «колбасе».

И снова рапорт за рапортом… Через год Леваневского наконец направляют в Севастопольскую военную школу морских летчиков. И опять не повезло: он опоздал к началу занятий. Пришлось до следующего набора поработать начальником хозяйственной части школы. Правда, одновременно он понемногу и учился.

Инструктором Леваневского был Василий Сергеевич Молоков. У него было много хороших курсантов, но лучшим из них он считал Леваневского. И его первым из группы Молоков выпустил в самостоятельный полет. Леваневский отлично чувствовал машину, посадки делал всегда «на редань», что у сухопутных самолетов соответствует посадке «на три точки». Он стал летать легко, четко, изящно.

Окончив Севастопольскую школу с отличными оценками, Леваневский вскоре стал работать в ней инструктором. Многих

научил он летать, в том числе и Анатолия Ляпидевского.

Молоков – Леваневский – Ляпидевский! Тесно переплелись летные судьбы этих славных пилотов. Учителя и ученики одновременно стали первыми Героями Советского Союза.

После демобилизации из армии Леваневский пошел работать в Осоавиахим. Это было время, когда в нашей стране быстро развивался авиационный спорт. В городах возникали кружки и школы авиамоделистов, планеристов, парашютистов, летчиков. Обучение молодежи, влюбленной в авиацию, стало делом большого государственного значения. И это ответственное дело взял в свои руки Осоавиахим.

Десятки, сотни рабочих парней и девушек приобщил к авиации Леваневский, будучи начальником осоавиахимовской школы в Николаеве, а затем – Всеукраинской школы в Полтаве. Но ему самому хотелось летать, далеко, по многу часов не отрывая рук от штурвала. Сигизмунда тянуло на далекий Север.

И вот для освоения Арктики Леваневскому поручили перегнать из Севастополя в Хабаровск двухмоторный морской самолет «Дорнье-Валь». Он пролетел свыше двенадцати тысяч километров над сушей, стараясь придерживаться рек. В полете, продолжавшемся больше месяца, ярко проявилось высокое летное мастерство пилота.

Самолет теряет высоту

…Леваневский отдыхал, вернее, скучал, в Полтаве. Без дела ему всегда было скучно. Очень живая натура была у этого крепкого, сурового, решительного человека.

В Полтаве он услышал по радио сообщение о гибели «Челюскина» и тотчас же побежал на почтамт и телеграфировал о том, что готов лететь на помощь челюскинцам. А на следующий день получил правительственную «молнию»: «Немедленно выезжайте в Москву».

Чтобы понять, с какой оперативностью работала в те дни Правительственная комиссия, достаточно сказать, что решение отправить с Аляски на Чукотку два закупленных в Америке самолета, пилотируемых Леваневским и Слепневым, было принято через три дня после кораблекрушения в Чукотском море. Вместе с летчиками за машинами отправился известный полярный исследователь, первый начальник Северной Земли Георгий Александрович Ушаков. Американские газеты называли его «чемпионом белого пятна».

На двенадцатый день путешествия они прибыли в Нью-Йорк. Здесь обзавелись картами, выбрали тип машин и место их закупки, поближе к Чукотке.

В городе Фербенксе летчикам передали пассажирские девятиместные самолеты «Консолидейтед-Флейстер». Они имели шестисотсильные моторы «Райт-Циклон» и могли развивать скорость до 250 километров в час.

Воздушные корабли были одинаковые, и чтобы не путать их, на крыльях, кроме советских опознавательных знаков, сделали надписи: «СЛ» – Сигизмунд Леваневский и «МС» – Маврикий Слепнев. Машины были выкрашены в ярко-красный цвет, а надписи вывели огромными черными буквами. Таким образом, в первый и последний раз советским пилотам довелось летать на самолетах своего имени.

Леваневскому, очень требовательному к людям, с которыми он работал, понравился его новый молодой механик. Кляйд Армстидт оказался симпатичным, толковым и смелым парнем. За участие в челюскинской эпопее он был потом награжден орденом Ленина.

При перелете со среднего течения реки Юкон, где была посадка около индейского селения Нулато, машины «СЛ» и МС» попали в трудные условия. Они шли в слепящем снежном шторме на бреющем полете, ориентировались по телеграфным столбам и чуть не задевали их. Каждая малейшая оплошность пилотов

могла привести к трагедии. Леваневский и Слепнев показали высокое искусство самолетовождения и удивили своей смелостью американцев. Их появление в Номе в непогоду привело в восхищение все население города.

Леваневского встретили здесь как доброго, старого знакомого. Всем был памятен его прилет сюда со спасенным Маттерном. Местный авиационный клуб дал в честь советских летчиков банкет, избрал их почетными членами.

В Ном пришла радиограмма от Правительственной комиссии из Москвы, предписывавшая Леваневскому с Ушаковым немедленно вылететь на Чукотку, а Слепневу с его машиной оставаться в Номе до выяснения положения в Ванкареме.

Сводка погоды на 29 марта была достаточно благоприятной: над Беринговым проливом до Уэллена – ясно, а в Ванкареме – низкая облачность.

Провожало пилотов много народу.

– Гуд-бай! Гуд-бай!

Полный газ – и «Флейстер» в воздухе. Ярко сияет солнце. Видимость – отличная. В голубом небе в районе острова Диомида красная машина качнула крыльями, отдавая воздушный салют невидимой линии советско-американской границы. Через несколько минут – остров Дежнева. Затем самолет проходит над самым крайним селением северо-восточной окраины Советского Союза, районным центром Чукотки – Уэлленом.

Появилась быстро понижающаяся облачность. Леваневский набрал высоту и повел машину над облаками. Вблизи Колючинской губы самолет пробил облачность, и лётчик увидел берег Чукотского полуострова. Через 20-25 минут должен показаться мыс Онман. Но в это время неожиданно поднялась пурга. Облачность быстро опускалась и почти вплотную прижимала самолет к торосистым льдам. Высота полета – двадцать метров. Видимости почти никакой. Внезапно перед стремительно несущейся машиной выросла крутая скала мыса Онман.

Ушакову – пассажиру Леваневского – показалось, что самолет неминуемо врежется в почти отвесную каменную стену, он даже глаза закрыл. Но Леваневский проявил самообладание, находчивость и поистине виртуозное владение машиной. В одно мгновение самолет почти вертикально пронесся над скалой, едва не коснувшись лыжами торчащих на вершине каменных зубьев.

Лететь дальше бреющим полетом невозможно. Леваневский старается побыстрей набрать высоту. Но когда достиг двух тысяч метров, к густому туману присоединился снежный шторм. Мокрые хлопья облепили машину. В кабине стало темно, как

ночью. Бешеные шквалы дождя и сильные толчки бросали самолет.

Ушаков, увидя в боковое окошко, как на лобовой части крыльев стал появляться лед, написал записку Леваневскому. Пилот кивнул головой.

Обледенение! Страшный бич полетов в сложной метеорологической обстановке, предвестник неминуемой катастрофы. Быстро нарастающий слой льда резко меняет аэродинамические качества машины, утяжеляет ее. Как часто, не выдержав обледенения, самолеты разваливались в воздухе, а тут через несколько минут толщина льда на крыльях достигла трех-четырех сантиметров.

Ушаков так рассказывал об этих самых страшных в его жизни минутах:

«Сидя в кабине, я чувствую борьбу пилота с обледеневшей машиной. Она потеряла обтекаемость и вслед за этим начала терять скорость. Вентиляционные трубки покрылись льдом. Правильное биение мотора нарушилось. Машина начала проваливаться. С этого момента началась борьба летчика за жизнь трех человек, которых Арктика, по-видимому, решила включить в число своих многочисленных жертв.

Напряжение все более и более увеличивалось. Каждое мгновение машина готова была сорваться в штопор и с огромной высоты врезаться в лежащие под ней скалы. Но пилот умело выправляет машину и ставит ее в нормальное положение. Это повторяется регулярно каждые три-четыре минуты. Наше падение было уже определившимся.

Сидевший рядом со мной механик Армстидт решил привязать себя ремнями. В самый последний момент перед тем как застегнуть пряжку, он взглянул мне в глаза. В ответ я улыбнулся, улыбнулся потому, что, видя искусство нашего пилота, я верил в то, что, несмотря на падение, мы останемся в живых. В первое мгновение в глазах Армстидта было огромное удивление. Немая сцена продолжалась. Я почувствовал, как моя вера в пилота передается американцу.

Прошло несколько минут, и на его лице появилась улыбка. Он бросил ремни, так и не застегнув их, махнул рукой и, нагнувшись к моему уху, крикнул:

– О'кей!»

Мотор дал несколько выстрелов и прекратил работу. Самолет задрожал и затрясся. Планируя, Леваневский сумел увести машину от соседства скал, и она оказалась над прибрежным льдом.

Мотор снова заревел, но стрелка чувствительного высотомера

уже не шла вверх, а только покачивалась. Отяжелевший самолет дрожал, гудел и перешел в штопор. Он походил на летящую ледяную глыбу. Стремительно терялась высота.

Левой рукой пилот выбил обледеневшее стекло кабины, куда сейчас же ворвалась сильная струя холодного воздуха. Резало глаза, но Леваневский успел увидеть, как торосы надвигаются прямо на него. Толчок. Треск. Правой лыжи нет. Вторым ударом сносит левую лыжу. Мотор выключен, и пилот бросает машину на фюзеляж таким образом, что она скользит по небольшой ледяной площадке. Вот-вот ударится о торосы. Но этого не случилось. Самолет остановился.

Пассажир и механик были невредимы. Они бросились к пилоту, неподвижно наклонившемуся над штурвалом. На оклики он не отзывался. Только когда Ушаков его сильно встряхнул, Леваневский вздрогнул и открыл глаза. По правой щеке от глаза текла струйка крови.

Вдвоем помогли Леваневскому выйти из машины. Он шатался. Сознание медленно возвращалось к нему. Армстидт хлопал его по плечу и все время произносил одну и ту же фразу:

– Вери, вери гуд, пайлот! (Очень, очень хорошо, пилот!)

Ушаков залил рану Леваневского йодом, потом, как сумел, забинтовал ему голову.

На берегу, недалеко от самолета, стояла одинокая яранга. Объяснившись с мальчиком-чукчей при помощи рисунков на снегу, Ушаков выяснил, что неподалеку находится селение. Направившись туда, он через два часа вернулся за летчиком на двух собачьих упряжках.

У Сигизмунда поднялась температура. Ночь в душной яранге он провел в бреду, а наутро все трое отправились на собаках в Ванкарем. Оттуда Леваневский сразу послал радиограмму в Москву: «Чувствую себя работоспособным и готов снова к работе». Но самолета у него не было.

К этому времени прибыли другие летчики, выдалась ясная погода, и за четыре дня все челюскинцы были сняты со льдины.

В списке Героев Советского Союза имя Сигизмунда Александровича Леваневского стоит на втором месте.

* * *

Таков был наш товарищ, погибший во льдах Центрального полярного бассейна. По-видимому, воздушный корабль Н-209 из-за поломки мотора стал снижаться. Попав в облака, машина стала обледеневать. Связь с землей оборвалась. Может быть, он разбился о торосы при падении или попал в полынью и утонул. Во всяком случае, нет никаких сомнений, что Леваневский и члены его экипажа – все коммунисты, труженики и патриоты – кончили свою жизнь в центре Арктики.

Льды Арктики – опасный и сильный враг. Сколько отважных, смелых людей пытались вступить с ними в единоборство! В неизведанный суровый путь отправлялись отдельные храбрецы и целые экспедиции. Они стойко переносили голод и нужду, жестокие штормы и беспросветные полярные ночи, терпели бедствия и катастрофы. И все это во имя заветной мечты – покорить Север, проложить человечеству новые широкие пути.

Но суровая Арктика не сдавалась. Она жестоко мстила смельчакам за отчаянные попытки вторгнуться в ее безбрежные девственные просторы. На пути первооткрывателей неизменно вставали немыслимые преграды, все силы суровой природы ощетинивались как несметные полчища злейших врагов. И самыми сильными, самыми опасными были льды Арктики. Они веками хранят тайны гибели доблестных надежд и отважных, крепких духом людей.

И тайна трагедии советского самолета Н-209 в Северном океане вряд ли когда-нибудь будет раскрыта.

В тяжелые дни Великой Отечественной войны мы часто вспоминали своего безвременно погибшего друга.

Вылетая на боевые задания, невольно думалось: как жаль, что нет с тобой рядом Сигизмунда Леваневского. Будь он в живых, безусловно, занял бы самое достойное место в ряду верных сынов Родины, защитников Отчизны.

Сын сапожника и ткачихи

В эту ночь никто не спал. Завтра – тринадцатое число, «невезучее», как говорит поверье. К тому же к концу дня стала портиться погода.

Люди то и дело выходили из своих временных жилищ и прислушивались, не начинает ли завывать ветер. Они с опаской посматривали в небо. Сквозь туманную дымку еле просвечивали зеленоватые звезды. Стоял такой крепкий мороз, что снег под ногами хрустел, как битое стекло.

Челюскинцы, доставленные на материк, тревожились за судьбу своих шестерых товарищей, еще находившихся на льдине. Они знали, что те тоже не спят, пристально вглядываются в черную даль, привычным слухом ловят каждый скрип льда, каждый вздох этой неспокойной арктической ночи. Шестеро ждут не дождутся еще позднего, по-северному неяркого рассвета. Не затмит ли его пурга? Смогут ли подняться в воздух самолеты? Не помешает ли циклон, готовый вот-вот нагрянуть в этот район Ледовитого океана?

А вдруг начнется торошение и станет ломать ледяное поле лагеря Шмидта? Трещина может разрезать «аэродром». Был тут большой, дружный, работящий коллектив советских людей, и тому приходилось туго, когда наступало сильное сжатие льдов. А теперь только шесть человек! Что они смогут сделать в неравной борьбе с разбушевавшейся стихией? Если попортит взлетно-посадочную полосу, им не построить новую. Тогда ведь самолеты на льдину не посадишь. Что же будет с этой шестеркой?

Только бы не налетел циклон!

Радистку, несущую вахту у аппарата, то и дело осаждают вопросами:

– Ну, как там? Что сообщает Кренкель?

– Со льдины радируют, что пока все в порядке…

Думы о погоде не дают спать и на плавучей льдине, и на твердой земле в Ванкареме. Этот крошечный чукотский поселок волей судеб стал одним из самых известных мест в мире. Население его удесятерилось в эти апрельские дни. Челюскинцы нашли временный приют в специально поставленных для них ярангах. Летчиков поместили в единственный стоящий здесь домик – факторию, куда мы набились как сельди в бочку.

Я ворочаюсь с боку на бок. Рядом на полу, в такой же меховой «упаковке» лежит Каманин. В тесноте обитатели этого крошечного помещения с трудом влезли в спальные мешки. Лишь худощавый Каманин легко нырнул в меха.

– Николай, – прошу я его, – ты хоть что-нибудь рассказал бы! Может, с разговорами скорей уснем… А знаешь, как важно отдохнуть перед полетом?

– Знаю! – отзывается Каманин, высовывая из мешка крутолобую вихрастую голову. – А что рассказать?

– О своей жизни!

– Что мне рассказывать о себе?.. Год рождения? Тысяча девятьсот девятый. Происхождение? Сын сапожника и ткачихи. Образование? Девятилетка. Специальное образование? Военная летная школа. Партийность? Член ВКП(б). Род занятий? Служу в Особой Краснознаменной армии. Вот и все.

– Ты мне не анкету заполняй, а биографию расскажи.

– А ее у меня пока нет. Биография моя только начинается…

Много дней спустя мало-помалу Николай Каманин кое-что рассказал о себе, а то, о чем умолчал, дополнили его товарищи.

Голубая путевка

Десять лет – разница возраста моего и Каманина. Это и мало и много. Мало потому, что не помешало нам в одном строю выполнять ответственное задание Родины. Много потому, что из-за этой разницы дорога в авиацию для меня была значительно трудней, чем простой и ясный путь Николая Каманина. То, на что Молокову, к примеру, и мне понадобилось по восемь – десять лет, у Каманина заняло в три раза меньше времени. Мы шли от сохи к штурвалу самолета. Он же, юноша, выросший уже в советские годы, пришел в летное училище прямо из-за парты средней школы.

Что стало бы с ним, если бы не Великий Октябрь? Возможно, его постигла бы участь отца. Тот с утра до вечера сучил дратву в полутемной конуре, поколачивая молотком, чинил обувь для жителей заштатного, пыльного городишка Меленки.

Первая мировая война вошла в жизнь маленького Коли тем, что отец перешел работать в сапожную артель, выполнявшую заказы для армии. Здесь уже стучали десятки молотков. Но была только внешняя, всем видимая сторона Каманина-старшего. Лишь после Февральской революции выяснилось, что скромный, тихий сапожник в начале войны стал активным членом Коммунистической партии. В 1918 году он заболел сыпным тифом и умер.

Коля рано был предоставлен самому себе. Его мать – ткачиха текстильной фабрики – работала в разных сменах. Ей некогда было заниматься воспитанием сына, и мальчика воспитывала новая советская школа.

Каманин учился так хорошо, что когда ему было четырнадцать лет, учитель однажды сказал:

– Если я заболею, меня заменит Коля Каманин.

Естественно, что советский школьник и не думал о «карьере» сапожника, перед ним, как и перед всеми детьми «простых» людей, открылись необъятные горизонты. Хотелось посвятить свою жизнь чему-нибудь большому, важному, нужному людям, а чему, он не знал. Все решил вывешенный в школе плакат, на котором был изображен самолет, а под ним призыв вступать в Общество друзей Воздушного флота. Коля тут же отдал в качестве вступительного взноса серебряный полтинник, полученный от матери на завтрак. Он стал членом ОДВФ. Это добровольное общество затем влилось в Осоавиахим, а позднее было преобразовано в ДОСААФ.

Кто мог подумать, что через двадцать три года школьник из

маленького русского городка, смотревший как завороженный на плакат с самолетом, возглавит всенародное Общество, станет председателем Центрального совета ДОСААФ?

Конечно, меньше всего сам Каманин. Но мечта о небе зародилась именно тогда.

– Трудно ли мне было стать летчиком? – сказал как-то Николай Петрович. – Нет! Если были трудности, то лишь те, которые я сам создавал. Торопился очень, не терпелось…

Собрав документы, юноша отправил их в отделение ОДВФ с просьбой направить его в летную школу. Месяц, другой, третий – никакого ответа. Потом кто-то подсказал:

– Куда ты, друг, торопишься? В авиационную школу принимают с восемнадцати лет, а тебе еще нет шестнадцати. Опоздал ты родиться. Подожди еще пару годков.

Ждать было не в характере Коли Каманина. Он не захотел смириться со своим «поздним рождением» и самолично исправил «ошибку природы». Переделал в документах дату рождения и послал вторично.

Пришел вызов. Предстоящая встреча с врачами медицинской комиссии не очень пугала. Хоть ростом он не вышел, а силенки хватит, здоровье не подведет. Юноша, решивший стать летчиком, знал, что для авиации нужны люди крепкие, выносливые, поэтому усиленно занимался спортом. С тех пор и выработалось на всю жизнь правило – начинать день с гимнастики и обтирания холодной водой. Он тренировал свое тело и волю, подавляя все вспышки горячности. Он понимал, что кто не может управлять своими нервами, тот не сможет управлять и самолетом.

После пяти удачно пройденных медкомиссий Николай Каманин был зачислен в Ленинградскую летно-теоретическую школу.

Первое и последнее столкновение с воинской дисциплиной произошло у него в первые же сутки пребывания в школе.

Вот как он сам об этом вспоминает:

«…По привычке проснулся рано – часов в пять. Все спят. Думаю: пока умоюсь и погуляю. Встал, оделся, посвистывая, отправился умываться. Слышу, кто-то сзади спрашивает:

– Товарищ курсант, что это вы в такую рань поднялись?

А я так это, не по-военному, улыбаясь, отвечаю:

– А вам что? Почему не могу встать?

Он на меня:

– Я, – говорит, – курсовой командир. Идите и ложитесь, ждите общего подъема!»

Не очень понравился юноше тон приказания, но он смолчал и подчинился. Очень скоро Николай привык к четкому распорядку

дня воинской части, полюбил жесткую солдатскую дисциплину, которая организовала его, приучила к точности, собранности, умению беречь время. Этими качествами всегда отличался сначала курсант, затем офицер, а позднее генерал Николай Петрович Каманин.

У него оказалась, как говорят, «военная косточка» – умение быть в подчинении и командовать другими. Будучи дисциплинированным сам, он на протяжении всей долголетней службы в армии требовал от подчиненных беспрекословной дисциплины.

Каманин всю жизнь был занят, и всегда у него хватало времени на все. Николай Петрович живет и работает по расписанию, всегда планирует предстоящие дела, заседания, встречи. Сколько раз – позвонишь ему по телефону, чтобы договориться о встрече, и услышишь в ответ: «Подожди минутку. Сейчас посмотрю… Да, приезжай завтра в тринадцать тридцать».

Близкие товарищи Каманина рассказывают, что его трудно оторвать от книги. Он «вечно» что-нибудь прорабатывает, делает выписки из книг. Другими словами – ведет целое хозяйство нужных хороших мыслей.

Еще в молодости, будучи курсантом, он записал в дневник афоризм известного теоретика военного дела Клаузевица:

«Маленький прыжок легче сделать, чем большой. Однако, желая перепрыгнуть через широкую канаву, мы не начнем с того, чтобы половинным прыжком вскочить на ее дно».

Каманин взял себе за жизненное правило – не делать половинных прыжков.

В Ленинградской школе курсанты занимались по десять часов в сутки. И все-таки Каманин очень много читал. Читал о войнах Древней Греции и Рима, о суворовских и наполеоновских походах. Посвятив себя военному делу, он решил овладеть им всесторонне и в совершенстве.

…После окончания теоретического курса Каманин вместе с другими курсантами был направлен в Борисоглебскую летную школу.

Каждое утро, поднявшись еще до восхода, курсанты бросались к окнам. Если на летном поле механики возятся у самолетов, значит, погода ожидается хорошая, будут полеты! Если на аэродроме самолетов не видно, день предстоит нелетный. Другими словами – день, бесцельно вычеркнутый из жизни.

Так полагали тогда будущие летчики, юные энтузиасты авиации, которые неудержимо рвались в синие высоты. Их можно понять. Человек, хоть раз водивший в небе крылатую машину, подчинявшуюся его разуму и воле, всегда будет стремиться в

заоблачные выси.

Замечательный французский лётчик писатель Антуан де Сент-Экзюпери дал чудесное поэтическое определение беспокойной профессии пилота:

«Занимаешься настоящим человеческим трудом и познаешь человеческие заботы. Вступаешь в соприкосновение с ветром, звездами, ночью, с песками, с морем. Состязаешься в хитрости с силами природы… Ждешь очередного аэропорта, как землю обетованную, и ищешь свою правду в звездах…»

Каманин и его сокурсники, конечно, ничего не слыхали об Экзюпери, да и не могли знать о нем. Он тоже в те годы лишь начинал летать, а превосходные книги его были переведены на русский язык только в конце пятидесятых годов. Но под приведенными словами француза наши ребята, безусловно, подписались бы… Каманин, собиравший «коллекцию» умных, хороших мыслей, наверное, занес бы эту цитату в свою записную книжонку, что он, между прочим, и сделал в 1960 году.

Николаю исполнилось только 19 лет, когда он стал военным летчиком. Очень хотелось съездить домой, покрасоваться перед знакомыми девчатами в новой форме с «птичками» на голубых петлицах, но от положенного отпуска он отказался. Тревожно было на дальневосточной границе. Молодой лётчик подал рапорт:

«…Желая принять участие в отпоре наглым милитаристам, прошу меня откомандировать…»

Ему казалось, что Маньчжурский экспресс идет очень медленно, так не терпелось поскорей принять участие в боевых действиях. Он боялся попасть к «шапошному разбору». Так оно и вышло.

Когда молодой пилот, вытянувшись перед командиром части, рапортовал: «По приказу Реввоенсовета младший лётчик Каманин прибыл в ваше распоряжение», боевые операции на КВЖД были уже закончены.

Но все-таки он попал в знаменитую эскадрилью, прошедшую славный боевой путь. Это соединение громило белогвардейцев, участвовало в воздушных сражениях на КВЖД и за всю свою историю не имело ни одной катастрофы.

– Из документов, – сказал Каманину его новый командир, опытный военный лётчик Иван Иванович Карклин, – видно, что вы дисциплинированный, примерный летчик. Надеюсь, что вы проявите себя таким, каким я ожидаю вас видеть…

Добиться этого было нелегко. Казалось, многому научили Каманина в Борисоглебске, однако службу в армии пришлось начинать… с учебы. Он умел водить машину только днем, когда видны ориентиры, а в эскадрилье летали ночью, и не по

одиночке, а строем. Надо было также научиться стрелять в небе, бомбить.

И «сынок», как называл командир Каманина, самого молодого летчика отряда, стал настойчиво овладевать сложным мастерством воздушного бойца.

Он налетал 1200 часов, из них 300 ночью, вместе со всем отрядом участвовал в дальних ночных перелетах и не имел ни одной аварии. Вскоре коммуниста Каманина назначили командиром звена. Недавний ученик стал учителем, который особенно гордился тем, что на счету его подчиненных ни одной поломки самолета.

День за днем шли военные будни: полеты, прыжки с парашютом, воздушная стрельба в цель, бомбометание, командирская учеба.

Однажды поздним вечером Каманин сидел дома за книгами, готовясь к очередному занятию, когда за ним явился вестовой из штаба. Он догадывался, зачем его вызвали. Еще днем стало известно, что Москва приказала выделить летчиков для участия в спасении челюскинцев. Все занимались своим делом, но каждого втайне мучила мысль: кого пошлют?

Каманин не очень удивился, узнав, что выбор пал на него, – командованию видней! Солдат не спрашивает: он подчиняется приказу.

Два часа ушло на сборы. Самолеты погрузили на железнодорожные платформы. Летчики попрощались с женами, захватили в дальний путь наспех собранные чемоданы.

Дискуссия и дисциплина

Каманин уже в вагоне открыл припасенную на всякий случай толстую тетрадь в черной клеенчатой обложке. Он никогда до этого не вел дневника: некогда было. Но теперь, понимая, что в его жизни начинается самое главное, решил коротко записывать наиболее важные события. Кстати сказать, в этой тетради не так много записей. Вскоре дневник оборвался, работа захватила летчика, было не до записей, да к тому же происходило такое, что все равно никогда не забудется.

…На второй странице каманинского дневника записано:

«Получил еще одну телеграмму Куйбышева: «Прикомандировать к отряду трех гражданских летчиков, в том числе Молокова…» Молоков! Никогда еще не видел, но знаю хорошо. Когда мне было семь лет, Молоков уже летал. Инструктор, обучавший меня летать, сам учился у инструкторов, которых обучал Молоков. Признаюсь, не очень-то мне удобно быть над ним начальником».

Через несколько дней новая запись, сделанная на борту парохода «Смоленск», шедшего из Владивостока на Камчатку:

«С Молоковым – теплые отношения. Я подошел к нему не как начальник к подчиненному, а просто как к партийному товарищу и опытному полярному летчику, и он отнесся к нам без амбиции. Другой бы, вероятно, кичился: я, дескать, старый полярный летчик, а вы молокососы! У Молокова даже намека нет на такое отношение».

А вот с другим прикомандированным полярным пилотом дело обстояло иначе. Во Владивостоке к военным летчикам присоединился высокий человек с маленькой бородкой, одетый в щегольскую кожаную куртку с меховым воротником. Это был Фарих, тот самый, который служил когда-то бортмехаником у Слепнева.

При первой же встрече Фарих, видимо, решил «попугать» новичков в Арктике:

– Вы на Севере не были? Куда же вы собираетесь? Вы знаете, какие там ветры, вьюга? Знаете, как треплет в полете? У мотора даже меняется звук. А снег – это же сплошной камень, мрамор! Там и садиться нельзя ни по ветру, ни против ветра, а только по накату снега…

Каманин переглянулся с товарищами.

– Правительство меня назначило командиром, – твердо сказал он. – Я буду вести отряд до конца, распоряжаясь и машинами и людьми. А незнакомых путей, пурги и туманов

бояться нам не к лицу…

На пароходе шла «военная жизнь». Все летчики – выбриты, в чистеньких подворотничках. Не забыта и «командирская учеба» – по книгам и скупым рассказам Молокова изучается неведомая дотоле таинственная и коварная Арктика.

Перед отправлением летчиков в экспедицию командир эскадрильи на прощание сказал:

– Ведите себя так, чтобы все видели, что вы люди военные.

Каманину об этом можно было и не напоминать. Он ведет так себя всю жизнь.

С трудом сквозь льды пробился «Смоленск» до мыса Олюторского. Плыть дальше на север уже было невозможно. Разобранные самолеты доставили на берег на широких плоскодонных лодках. В кают-компании в последний раз уточнили маршрут полета Его наметили почти по прямой: Олюторка, Майна-Пыльгин, через Анадырский залив в бухту Провидения и оттуда на Уэллен.

Военные летчики привыкли летать по прямой. Четырехсоткилометровый полет над морем да еще на сухопутных машинах был, конечно, риском, но трезвым риском. Пилотам-спасателям надо было спешить на льдину, которую ломала неотвратимая сила весны.

– Я не намерен лететь через залив. Его надо обойти, – заявил Фарих. – Вообще нечего делать маршрут обязательным для всех. Каждый может лететь, как хочет.

– Значит, товарищ Фарих, вы отказываетесь идти в строю? – спокойно спросил Каманин. – И не хотите лететь через Анадырский залив? Не имея уверенности в вас, я отстраняю вас от полета.

Закусив губу, Фарих пробурчал:

– Хорошо, только сообщите сначала правительству.

– Сообщайте, если вам нужно. Я отвечаю за свои поступки, как командир.

Дискуссия и дисциплина несовместимы.

Самолет Фариха был передан «безлошадному» военному летчику Бастанжееву.

С машин Р-5 сняли пулеметы и бомбардировочную аппаратуру, освободившееся место заняли техники. Пять самолетов – пятнадцать человек.

Таков был отряд, за продвижением которого следила вся Советская страна, весь мир.

Римская пятерка

Двадцать первого марта пять самолетов развернутым строем, римской пятеркой, вылетели из Олюторки.

Стоял ясный, морозный, зимний день. Но в Арктике погода капризна и изменчива.

Стартуя, лётчик того времени не знал, какая погода ждет его впереди, в каких-нибудь ста километрах. Поначалу ясно, а через несколько минут ветер и снег заведут свой нескончаемый хоровод.

Самолеты шли над Корякским хребтом. Под ними проносились горные вершины, то остроконечные, как пирамиды, то пологие, покрытые сверкающим на солнце снегом, с темными пятнами ущелий.

Как всегда, над горами болтало. Машины шли, словно спотыкаясь о невидимые воздушные ямы и кочки. Вернее, не шли, а ползли. Сильный ветер бил в лоб, снижая скорость до семидесяти километров в час.

Сказывалась перегрузка. Каждый лётчик взял с собой бензин на десять часов полета, спальные мешки, лыжи, паяльную лампу и трубы для обогревания мотора, запасной винт для самолета, примус и полуторамесячный запас продовольствия на случай, если придется затеряться в тундре.

Каманин собирался добраться из Олюторки до Майны-Пыльгина за три часа. Добрался за шесть.

Когда наконец приземлились в крошечном чукотском: селении, Молоков, этот на редкость спокойный, немногословный человек, тихо сказал:

– За все это время я не видел ни одного клочка земли, где бы можно сесть так, чтобы не поломать машину и не разбиться самому.

В Майне-Пыльгине летчики узнали, что базу спасательной экспедиции перевели из Уэллена в Ванкарем. Значит, надо менять маршрут, лететь не через залив, а над горами Паль-Пальского хребта. Оказался в поселке и бензин, но не того сорта, которым обычно заправляют самолеты. Попробовали горючее, моторы работали не так, как хотелось бы, но все же пропеллеры вращались. К тому же этот грязный бензин испортил пусковое приспособление на самолете Бастанжеева. На ремонт требуется сутки, а надо спешить. И погода на редкость хорошая, голубое небо так и зовет в воздух. Ждать нельзя.

Каманин коротко сказал Бастанжееву:

– Догонишь нас!

Но он не сумел догнать.

Уже не пять, а четыре самолета пошли над горами.

И только три из них долетели до Анадыря.

Над хребтом была страшная болтанка. Моторы меняли «голос»: то переходили на «шепот», то надсадно ревели. Словно неведомая сила подбрасывала машины легко, как мячики, в высоту и камнем швыряла вниз. Казалось, они вот-вот зацепятся за вершины гор. Казалось, не будет конца этим чертовым качелям.

Еще труднее было лететь, когда неожиданно надвинулись серые облака, окутавшие каменные вершины. Пришлось идти вслепую, по приборам, в сплошной белесой мгле.

Когда вырвались наконец из облаков и вместо гор под крылом забелела ровная тундра, словно стол, покрытый накрахмаленной скатертью, Каманин увидел, что за ним летят только две машины. Самолета Демирова не было.

«Не выдержал, вернулся, – подумал молодой командир отряда. – Он еще мало тренировался в слепом полете».

Много позднее выяснилось, что действительно так и было.

В Анадыре – большом, по условиям тогдашнего Севера, городе с населением в… семьсот человек, летной погоды пришлось ждать шесть суток. Свирепствовала пурга, подымая тучи белой пыли, по-разбойничьи свистел ураганный ветер, бросая в лицо колючую, слепящую снежную крупу. Тут не только не полетишь, а и шага не сделаешь. За шесть дней одноэтажные дома в Анадыре занесло вместе с крышами, из одного в другой прокапывали под снегом что-то вроде подземных ходов.

Воспользовавшись первым же просветом в небе и попутным ветром, 28 марта отряд пошел на штурм Анадырского хребта. Собственно говоря, это был уже не авиационный отряд, а летное звено – одно правое крыло римской пятерки.

Через час с вершины хребта навстречу летчикам спустилась и замела жесточайшая пурга. Гор не видно. Какую брать высоту – неизвестно, карта не дает сведений об их вышине.

«Если бы я пошел вперед, все остальные самолеты пошли бы за мной, – записал Каманин в дневнике. – Имею ли я право вести отряд в облака, не зная высоты хребта?

Мы можем врезаться в горы и тогда – конец. Имею ли я право рисковать нашей жизнью и машинами, когда мы так близки к цели? Нет! Что же делать? Вернуться в Анадырь? И это не подходит… Решил не идти ни вперед, ни назад, а сел тут же вблизи чукотских яранг».

Чукотское селение из пяти яранг, стоявшее среди бесконечной тундры, называлось Кайнергин.

Чукчи выбежали навстречу крылатым гостям и остановились метрах в ста от самолетов, не решаясь подойти ближе. Наконец один из них, помоложе и посмелей, шагнул вперед и неожиданно крикнул по-русски:

– Здравствуйте!

Только он один немного говорил по-русски и назвал себя «секретарем колхоза» Тынтыгреем. Этот «секретарь», кстати сказать, не умел ни читать, ни писать.

– Пишут нам все в Анадыре, – объяснил Тынтыгрей.

Чукчи помогли закрепить машины и радушно пригласили авиаторов к себе в ярангу. Но те не могли усидеть в ней одной минуты. Там стоял невыносимый запах гниющего мяса. Чукчи тогда мясо не солили. Убьют моржа, притащат в ярангу и месяцами едят его сами и кормят им собак.

Летчики собрались было ночевать на снегу, но нашелся полусгоревший остов яранги. Его покрыли моржовыми шкурами – все-таки крыша над головой.

В гости к гостям пришли все жители Кайнергина. В новой яранге – яблоку негде упасть. Пилоты сварили чукчам целое ведро какао, угощали их галетами. Потом начался русско-чукотский концерт. Несколько чукчанок встало в круг. Они танцевали без всякой музыки, время от времени издавая гортанные звуки, раскачиваясь и подпрыгивая на месте. Мужчины показывали в танце, как они охотятся на моржей и медведей.

Когда стало темнеть и вьюжить, чукчи, очень довольные вечером, разошлись по ярангам, а летчики залезли в свои спальные мешки и тотчас же крепко заснули.

Каманин проснулся первым и забеспокоился – который час, не пора ли лететь дальше? Он высунул голову из мешка и не поверил своим глазам. Над ним – темное, беззвездное небо. Снег бьет в лицо. Воет ветер. На местах, где лежали товарищи, сугробы снега высотой в полметра.

Под снегом было тепло, а как только вылезли из мешков, почувствовали холод.

Оказывается, разыгравшаяся ночью пурга сорвала и унесла и «крышу» и «стены». Все – примуса, кастрюли, планшеты, оружие – погребено под снегом. А на месте самолетов – снежные холмы.

Пурга неистовствовала, завихряя снежные смерчи, сбивая с ног.

Девять авиаторов, боясь заблудиться, взялись за руки и пошли. Яранга, из которой они вчера убежали, показалась им сегодня дворцом. Десять чукчей, девять летчиков, двадцать шесть собак со щенятами, нарты и разная утварь сгрудились в жилище из звериных шкур, спасаясь от пурги. Грязные, небритые, в

мокрой одежде, задыхаясь в тесной яранге, летчики «пурговали» двое суток.

Когда немного прояснилось, с помощью гостеприимных чукчей самолеты выкопали из снежных могил. Пурга спрессовала снег в настоящий лед, который пришлось скалывать топорами. Примусами и паяльными лампами нагрели воду для моторов…

Но и на этот раз хребет не пустил летчиков в Ванкарем. Он стоял, как неприступная стена, перебраться через которую никак не удавалось.

После нескольких часов бесплодного полета три машины вернулись в Кайнергин. Тынтыгрей с чукчами встретил знакомых пилотов, как сородичей, вернувшихся с неудачной охоты.

Маленький отряд был отрезан от всего мира. Вестей от него не поступало. Радио тогда ведь на самолетах не было. Многие люди в те волнующие дни отмечали на карте продвижение самолетов к лагерю Шмидта, как линию фронта во время военных действий. Флажки, обозначавшие группу Каманина, надолго остановились в пункте, начертанном мелкими буквами – Олюторка. В Москве уже подумывали об организации поисков Каманина и его товарищей.

А тем временем в душной яранге самый молодой пилот совещался с самым опытным.

– Возвращаться за бензином в Анадырь или лететь вперед, более легким путем, обогнув Чукотский полуостров, вдоль берега? Это удлиняет дорогу на тысячу двести километров, – сказал Каманин. – Как твое мнение, Василий Сергеевич?

– Тут двух мнений быть не может, – отвечал Молоков. – Только вперед. А если с бензином будет плохо, – добавил, – так долетим до какой-нибудь точки, а там из трех машин перельем горючее в две или одну, чтобы хоть одна долетела…

Так и сделали. Курс на бухту Провидения. По пути новое препятствие – туман. Опять вынужденная посадка. Туман медленно редеет, уходит вверх. Снова взлет, сухопутные машины спокойно идут над морем, словно над зеленым полем аэродрома. У мыса вышли на берег. Тут самолет Пивенштейна поравнялся с флагманской машиной. лётчик показал на бензиновые баки, потом на часы, три раза разжал кулак. Каманин сразу понял смысл этой жестикуляции: бензина хватит на 15 минут. До Ванкарема оставалось 60 километров.

Сели на лед небольшого озерца. Рядом маленькое чукотское селение Валькальтен.

При посадке на самолете Каманина лопнул амортизационный шатун. Ремонт не очень сложный, но требующий времени. Какой смысл ждать всем трем машинам, когда бензина все равно хватит

лишь для двух. Вот что писал в своих воспоминаниях Пивенштейн:

«…Каманин сказал мне то, к чему я уже был готов:

– Придется оставить тебя здесь с моим самолетом. Мы сольем с него бензин, чтобы хватило до бухты Провидения, и оттуда сразу пришлем тебе горючее. Постарайся за это время исправить мою машину и догнать нас.

Вряд ли когда-нибудь я получал более тяжелое приказание. Каманин почувствовал это.

– Я прекрасно понимаю, что тебе тяжело, – продолжал он, – сожалею, но ничего не поделаешь.

Не хотел он больше об этом говорить. Я сам понимал, что как командир звена Каманин не может поступать иначе».

Ориентир – столб дыма

Заправившись по дороге в бухте Провидения, Молоков и Каманин прилетели в Уэллен. Отсюда – рукой подать до Ванкарема.

Седьмого апреля, меньше чем через час после посадки в Ванкареме, машины снова поднялись в воздух. Курс на льдину в лагерь Шмидта! Полета – 55 минут. Ориентир – столб дыма от сигнального костра.

Самолеты шли над Чукотским морем. Под крылом простиралась бескрайняя, непрестанно движущаяся ледяная пустыня. Льдины громоздились одна на другую, переваливались, словно играя в чехарду. Темные разводья курились паром, который летчики ошибочно принимали за сигнальный дым.

Штурман Каманина Шелыганов, рассчитав расстояние, время и силу ветра, как всегда предупредил пилота за десять минут. Вторично предупредил за три минуты. Но лагерь все еще не показывался.

– Время вышло, – сказал штурман по телефону, – лагеря не вижу.

Каманин, улыбнувшись, ответил военным термином:

– Можно бомбить по расчету времени.

Он развернул самолет на посадку, и тогда Шелыганов увидел черный дымовой столб и десяток палаток, и барак, и развевающийся на вышке красный флаг, и фигуры людей, приветственно махавших руками.

Ледяной «аэродром» совсем небольшой, вокруг – торосы. Нужен очень точный и трезвый расчет, чтобы не поломать самолет.

Только после третьего захода машина, скользя над вершинами торосов, чуть не задевая их лыжами, опустилась на крохотную площадку и остановилась почти у самой стенки торосов. Развернуться и отрулить самостоятельна Каманин не мог, пришлось ждать, когда челюскинцы оттащат самолет за хвост несколько назад.

И вот уже бородатые, неуклюжие в меховой одежде люди обнимают, целуют героев-летчиков, прилетевших к ним на выручку. И летчику хочется каждого обнять. Но одна мысль не дает покоя. «Сесть-то сел, а как взлечу?»

Отто Юльевич Шмидт гостеприимно приглашает:

– Пойдемте в лагерь, посмотрите, как мы живем…

– Большое спасибо, но сейчас мы не можем, надо срочно взять пассажиров и лететь обратно…

Девять раз совершал он рискованные посадки и взлеты со льдины, дрейфовавшей в Чукотском море, и вывез на Большую землю 34 человека.

…Я знаю по себе и по рассказам своих товарищей-летчиков, что настоящую, большую радость оттого, что нам удалось долететь до лагеря Шмидта и вывезти челюскинцев, мы все в полной мере почувствовали только тогда, когда спасательные операции были закончены. Рейсы же на льдину, взволнованные встречи с челюскинцами, объятия, пожатия чьих-то протянутых рук, ответы на вопросы – все это совершалось почти автоматически. Ведь мысли наши были заняты лишь одним: в порядке ли машина после посадки, удастся ли нормально взлететь с драгоценным грузом на борту, позволит ли погода слетать в этот день еще и еще раз и насколько благополучными окажутся следующие посадки на льдине и в Ванкареме.

Для этого требовались полная отдача всех сил и знаний, огромное напряжение воли. Поэтому на все остальное мы реагировали слабее и по-настоящему начали все переживать лишь тогда, когда со льдины были сняты последние люди и лагеря Шмидта уже не существовало.

В то время Каманин записал в свой дневник:

«…В Ванкареме все ликовали, а мне вдруг стало грустно. Я спросил себя: «Как ты, товарищ Каманин, выполнил приказ?..» Рядом с большой победой я увидел поражение. Ведь мне дали звено из пяти машин, а в лагерь пришли две. В армии мы выполняли более сложные задачи.

Своим ребятам я совершенно серьезно сказал:

– Ну, влетит же мне за этот полет».

Я был свидетелем этого необычного, но абсолютно искреннего разговора. Правда, в эту минуту нас позвали в радиорубку, и мы прочли радостную весть от руководителей партии и правительства: «…ходатайствуем о награждении…»

Победителей не судят.

…Так блистательно начавшаяся над льдами Чукотского моря биография Николая Каманина продолжалась не менее удачно.

Отец и сыновья

Когда миновал шквал всеобщего ликования, вызванного спасением челюскинцев, кончились митинги, встречи, банкеты, летчикам – первым Героям Советского Союза была предоставлена возможность поступить учиться в Военно-воздушную академию имени Жуковского. Академия-то одна, а факультет каждый выбрал по наклонностям. Ляпидевский и Доронин пошли на инженерный факультет, Слепнев – на оперативный, готовивший штабных работников ВВС; а Каманин, конечно, выбрал командирский. Он решил стать высокообразованным командиром синих высот. И стал им.

По окончании учебы он командовал специальной бригадой, затем – военно-воздушными силами округа.

В годы Великой Отечественной войны панический ужас на врага наводили штурмовики ИЛ-2, прозванные гитлеровцами «черной смертью». Командиром одного из прославленных корпусов штурмовой авиации был гвардии генерал-майор Николай Петрович Каманин.

Герой № 3 (таким порядковым номером отмечена Золотая Звезда, которую носит на груди Каманин) воспитал плеяду новых Героев. Семьдесят шесть летчиков, стрелков и штурманов корпуса, которым он командовал, удостоены звания Героя Советского Союза. Среди них подполковник Григорий Кириллович Денисенко. Этот кавалер Золотой Звезды после войны работая инструктором Саратовского аэроклуба. У него получил свои первые летные знания Космонавт-1 Юрий Гагарин.

Так передается у нас из поколения в поколение эстафета мужества, геройства, летного мастерства…

У генерала Каманина было два сына.

Как сейчас помню день, когда пароход «Смоленск», на борту которого находились челюскинцы и летчики, прибыл во Владивосток. Николай Петрович познакомил меня с встречавшей его женой Марией Васильевной.

– А это, – он указал на мальчика, – мой наследник… Аркадий!

– Сколько тебе лет? – спросил я малыша.

– Пять… шестой пошел.

– Я слышал, ты хочешь стать капитаном морского корабля?

– Нет, – ответил мальчик и, обняв отца за пояс, категорически заявил:-Я буду, как папа, – летчиком!

И он стал летчиком. Осуществить мечту ему помог отец.

В 1943 году, когда сыну было четырнадцать лет, Каманин

взял его на фронт. Он сам выучил подростка летать, сначала на ПО-2, потом на штурмовике. Аркадий оказался достойным сыном своего отца и даже опередил его. Николай Петрович начал летать в девятнадцать лет. А сын – в шестнадцать лет служил уже летчиком в эскадрилье связи, имел правительственные награды и звание старшины.

Недавно совершенно случайно я повстречал радистку А. М. Проскурову.

Анна Михеевна рассказала, как во время Великой Отечественной войны она служила в авиационном штурмовом корпусе, которым командовал генерал Каманин.

– Большей частью я находилась на командном пункте, в двух-трех километрах от передовой.

Нередко чуть свет прилетали сюда, к нам, командир Каманин со своим сыном. В полете они менялись местами: то генерал управлял самолетом, то старшина Аркадий Каманин.

И сколько раз в этих случаях, когда отец с сыном находились у линии фронта, фашисты обстреливали нас из дальнобойных орудий.

Не раз я думала: зачем они вдвоем летают сюда, а вдруг истребитель подкараулит или накроет снаряд…

В Аркадия мы были все влюблены за его талант и веселый нрав. Бывало, заиграет он на аккордеоне что-нибудь душещипательное или сядет за пианино и запоет «солдатскую», а мы хором подпеваем. На все руки мастером был…

В День Победы мы, как и полагается, подняли бокалы, вернее, солдатские кружки… Подсел ко мне Аркадий и говорит:

– Ну, Аня, – я тогда была еще девчонкой, – теперь для меня наступает самое трудное время. Мне ведь еще три класса нужно кончать, чтобы в академию поступить.

Аркадий задумался на минуту… и уверенно добавил:

– По дорожке отца пойду и не собьюсь.

А я слушаю его и думаю: «Этот добьется своего!»

Сколько труда пришлось затратить парню, чтобы завершить среднее образование! Но он твердо шел к цели и в 1948 году наконец осуществил свою мечту – поступил в Академию имени Жуковского.

Но судьбы человеческие подчас складываются совершенно непостижимо. Юный летчик, участник рискованных полетов, Аркадий Каманин в мирные дни заболел гриппом и умер от осложнения.

Другой сын Николая Петровича – Лев – был третьим представителем семьи Каманиных в стенах Академии имени Жуковского. Сейчас он работает научным сотрудником в одном

из институтов.

В конце войны Каманин-старший вместе со своими штурмовиками участвовал в освобождении Чехословакии. За эту операцию корпус одиннадцать раз отмечался в приказах Верховного Главнокомандующего.

И даже когда наступил радостный День Победы, летчики корпуса все еще продолжали вести бои. В трех населенных пунктах Чехословакии укрепились фашисты и отказывались капитулировать. Советские части получили приказ – разгромить оставшееся вражеское гнездо.

– Радисткам в этот день пришлось поработать особенно напряженно, – вспоминает та же А. М. Проскурова. – Группами, один за другим поднимались в небо штурмовики и истребители. Они уничтожали отдельные кучки гитлеровцев в лесах и населенных пунктах. С командного пункта им давали цель, полученную от разведки. Но ее тут же приходилось менять: какой-нибудь командир звена или эскадрильи, возвращаясь с задания, сообщал о новых местах скопления вражеских войск, и туда немедленно направлялись штурмовики, уже находящиеся в воздухе.

Так вместе со своими летчиками завершал войну Н. П. Каманин.

Но последнее боевое задание авиационному генералу пришлось выполнить не на самолете, а на… автомобиле. И было это уже после капитуляции фашистской Германии.

Утром девятого мая войска 2-го Украинского фронта начали наступление из района западнее Брно на Прагу. Штурмовикам Каманина была поставлена задача – воспрепятствовать отходу гитлеровцев на запад по основному шоссе.

Наши передовые части обходили гитлеровцев. Тогда несколько генералов, в том числе и Каманин, решили догнать свой авангард на легковых автомашинах. На всем протяжении этого необычного пути они видели, как правее и левее дороги двигались роты, батальоны и целые полки фашистской армии. Они шли с оружием под командой своих офицеров сдаваться в плен.

Велика была гордость советских воинов, сознававших грандиозность свершившегося: вчера еще грозный и коварный враг сегодня превратился в покорного пленного.

Два первых послевоенных года Каманин как заместитель начальника Главного управления Гражданского воздушного флота СССР помогал налаживать работу транспортной авиации. Потом он стал председателем Центрального совета Добровольного общества содействия авиации, позднее

реорганизованного в ДОСААФ. Это был "потомок" ОДВФ, того самого Общества, которое дало парнишке из заштатного городка Меленки путевку в авиацию, в большую жизнь.

И Каманин делал все, чтобы юноши, как и он сам, ощутившие зов неба, смогли через аэроклубы осуществить свою мечту.

Потом опять учеба в аудиториях Академии Генерального штаба. Хороший военачальник, особенно авиационный командир, должен учиться ровно столько, сколько служит в армии. Ведь боевая техника совершенствуется, растет, усложняется буквально с каждым днем. И очень скоро летчику Каманину пришлось вплотную столкнуться с новыми, дотоле невиданными средствами покорения заоблачных высот.

С 1958 года гвардии генерал-лейтенант Н. П. Каманин – заместитель начальника Главною штаба ВВС.

Во всемирно известной книге Юрия Гагарина «Дорога в космос» на страницах, где рассказывается о приеме кандидатов в космонавты маршалом К. Д. Вершининым, есть такие строки: «На этой встрече среди других заслуженных генералов нашей авиации мне радостно было увидеть одного из первых Героев Советского Союза – Николая Петровича Каманина, о котором я так много слышал еще от его бывшего фронтового однополчанина, начальника Саратовского аэроклуба Г. К. Денисенко».

Каманин стал наставником и другом первых советских космонавтов. Он присутствовал на их занятиях, тренировках, вместе с ними летал на космодром Байконур, откуда стартовал первый космонавт.

Командир разведчиков Вселенной

В солнечное утро 12 апреля 1961 года невысокий, худощавый, подтянутый генерал стоял около Гагарина, когда тот отдавал рапорт Председателю Государственной комиссии о готовности к полету на космическом корабле «Восток».

Он проводил Космонавта-1 до лифта, поднимавшего в кабину.

В эту волнующую минуту, как рассказывает Николай Петрович, ему вспомнились родные Меленки, потонувшие в бело-розовой пене весеннего цветения. Он, еще мальчишка, лежит в саду и глядит, как над вишневыми ветками плывут облака. Меж ними синеют просветы неба такого далекого и голубого, что кажется, нет ему ни конца, ни края. И тревожат душу мысли: «А что там выше? В самом деле, не может же не быть ничего… Что-то есть, наверное – тоже небо, его продолжение, но какое-то иное, не похожее на видимое с этой вот пахнущей садами земли…»

И вот свершается мечта по неизведанной высоте. Пусть не он сам, а его питомец поднимется сейчас в то, "иное" небо и будет первым человеком, который взглянет с высоты на планету, на нашу родную Землю.

Уже объявлена пятиминутная готовность. Как медленно движется секундная стрелка хронометра. В прохладном бункере, где находятся члены Государственной комиссии, так тихо, что слышно тикание часов. В 9 часов 7 минут по московскому времени раздается короткая, как выстрел, заветная команда: «Пуск!»

…Вспыхивает ослепляющее пламя. Прокатывается глухой громыхающий шум. Вздымаются клубы серо-черного дыма. Грохот все сильнее и сильнее. Медленно, словно нехотя, вздрагивает и поднимается вверх удлиненное серебристое тело многоступенчатой ракеты, на секунду-другую зависает у земли, а затем, оставляя за собой бушующий вихрь огня, исчезает из поля зрения…

– Доброго пути, Юрий!

Сто восемь минут продолжался первый в истории человечества полет советского гражданина, военного летчика, коммуниста Гагарина в космосе, и все это время другой военный лётчик – Каманин волновался как никогда в жизни. Он был уверен в успехе, но все-таки космос есть космос, мало ли что может случиться!

Путь в беспредельные просторы Вселенной был успешно открыт.

…Первым гражданином Вселенной стал Юрий Гагарин. По приглашению правительств, по требованию народов, он посетил 46 стран Европы, Америки, Азии и Африки. Ему рукоплескала героическая Куба, пожимали руки потомки легендарного Икара, его осыпали цветами в Индии, обнимали друзья в Бразилии. И всегда рядом с Гагариным неизменно и по праву находился его учитель и старший друг Каманин.

Однажды осенью

Глубокой осенью 1933 года я зашел по делу к начальнику транспортной авиации и в его приемной увидел Маврикия Трофимовича Слепнева. Он тихонько сидел в углу у окна и, не обращая ни на кого внимания, мудрил что-то над географической картой.

– Что колдуешь? – подошел я к нему.

– Понимаешь, Михаил, – задумчиво ответил Слепнев и ткнул пальцем в карту, – вот примерно тут дрейфует «Челюскин». Мне приходилось здесь бывать. Коварное это местечко… Как бы не пришлось нам лететь на выручку.

Я тогда недоверчиво посмотрел на него и, честно говоря, не придал этим словам особого значения. А зря… Слепнев никогда слов на ветер не бросал и Север знал хорошо.

Мы познакомились, когда я еще работал в мастерских, а он уже был инструктором Высшей школы военной авиации.

Помнится, зимой двадцать четвертого года к нам в ремонтный цех авиамоторов пришла группа военных летчиков. Один из них, казавшийся самым старшим по возрасту, попросил меня объяснить устройство мотора «БМВ».

– Не стоит отрывать мотористов от дела, – пробасил рядом высокий красивый летчик, лет тридцати. – Я сам хорошо знаю этот мотор!

И он действительно отлично его знал; тут же очень толково объяснил масляную систему, устройство водяного охлаждения, карбюратора…

Он выглядел очень щеголевато в ладно сшитом кожаном реглане, под мышкой – перчатки на меху с огромными крагами.

– На вид форсун, а дело знает, – не удержался я, чтобы не шепнуть ребятам.

Когда военные уходили, я, осмелев, полюбопытствовал у заинтересовавшего меня незнакомца:

– Вы инженер или летчик?

– Я Слепнев, – ответил он, улыбнувшись. – И то и другое. Ресторан «Стрельна», то есть бывший ресторан, знаешь?

– По соседству здесь, в Петровском парке?

– Теперь там учатся, а я читаю лекции о моторах и самолетах… Правда, иногда мне кажется, что из соседнего кабинета, ставшего классом, доносится песня цыганского хора… Но песни нет, учеба есть…

Каким Слепнев был тогда, таким и остался по сей день – веселый, общительный, компанейский человек со своеобразной,

порой резковатой, но всегда остроумной манерой разговора. Он ценит и любит шутку, меткое сравнение, крепкое словцо.

Великолепно рассказывает Слепнев о своем детстве и юности…

Дорога в люди

Будущий прославленный лётчик родился в многодетной крестьянской семье, в деревне Ямсковичи, Кингисеппского уезда, вблизи Петербурга.

В этих местах часто проводились маневры войск Петербургского военного округа. Маленький Маврикий с восхищением глазел на гвардейские полют пехотинцев и проносившихся рысью на красавцах-конях кавалеристов. Не было для него лучшей музыки, чем марши духовых окрестров. И самой увлекательной книгой являлся потрепанный «Учебник унтер-офицера», который он случайно раздобыл.

Мальчик решил обязательно стать военным и, конечно, не солдатом, а офицером. Так он и заявил домашним.

Отец рассмеялся:

– Молодо-зелено. Мы с тобой, Маврикий, мужики. Нашему брату попасть в офицеры – дело невозможное… Ты учись лучше, в люди, может, и выйдешь…

«Выходить в люди» Маврикию не хотелось. Он мечтал «выйти в офицеры». А учиться его отдали в торговую школу. Вероятно, родители полагали, что изучение коммерческого счетоводства отобьет у мальчишки желание стать военным. А он после уроков, тайком от учителей, в сотый раз перечитывал «Учебник унтер-офицера».

Самостоятельную трудовую жизнь Слепнев начал работой на заводе электрической аппаратуры. А по вечерам, до глубокой ночи, сидел над военной литературой, стремясь постичь тайны стратегии Фридриха Великого и понять ошибки Наполеона.

Настойчивый был парень Маврикий Слепнев!

И сдал-таки крестьянский сын экзамены экстерном за полный курс кадетского корпуса. Но право на офицерский чин это не давало. Мечта о золотых погонах не продвинулась ни на пядь.

Должно быть, мало кто так обрадовался начавшейся империалистической войне, как Маврикий. Он стал «вольнопером» – как солдаты звали вольноопределяющихся. А затем поступил в школу прапорщиков, которую окончил с отличием. По положению, ему предстояло служить в гвардии. Но на вопрос о движимом имуществе он вынужден был ответить, что «сведений об этом не имею», и офицерское собрание лейб-гвардии Волынского полка отказалось принять в свою среду бедняка.

Девятнадцатилетний прапорщик Слепнев вместо гвардии оказался в Чите, откуда повел маршевую роту на фронт. Я видел

фотографию Маврикия того времени. Молоденький, безусый офицерик, перетянутый ремнями портупеи, при шашке, револьвере, полевой сумке, с компасом на руке, должно быть, казался сам себе очень грозным воякой, а на самом деле был чуть смешон. Во всяком случае, он был несказанно горд форменной одеждой, волновавшей его воображение с детских лет. Он стал все-таки офицером!

Но очень скоро на галицийском фронте мальчишеская романтика развеялась как дым. Вот как писал об этом сам Слепнев:

«Первое же знакомство с войной опрокинуло все мои представления о войне, почерпнутые из учебников. Я представлял себе великолепно оборудованные окопы, стройные атаки под барабанный бой и гром оркестров. Мне рисовались красочные боевые столкновения, когда сражающиеся идут друг на друга со штыками наперевес. Ничего этого не было. Были дрянные канавы, полные воды и грязи, именуемые окопами, был лес, наполненный свистом пуль и ревом снарядов, были кровь и смерть. Никакого противника с развевающимися знаменами не было видно. Война оказалась кровавым и тягостным ремеслом».

Маврикию Слепневу в течение ряда лет пришлось досконально изучать военное ремесло.

Едва прибыв на фронт, он организовал и возглавил команду разведчиков. За храбрую вылазку прапорщик получил первый офицерский орден – Анну 4-й степени, темляк на шашку, или, как его запросто называли, «клюкву».

Чапаевец

Десятки раз участвовал Слепнев в боях среди болот Полесья, в горах Буковины, на полях Добруджи. Дважды был ранен, а полученная тогда контузия дает о себе знать и по сей день.

На фронте, в Румынии, Слепнев впервые столкнулся с авиацией. Он познакомился и подружился с командиром авиационно-истребительного отряда. Тот подал ему мысль стать летчиком. Но по тем временам это было не так просто. На заре авиации «шикарная» профессия пилота была доступна лишь дворянам или очень богатым людям. Служба эта считалась героической и романтической, выдвигала в число «избранных». Но в ходе войны сынки имущих, опасаясь за свою жизнь, перестали пополнять ряды авиаторов. Уж очень много русских летчиков погибало в схватках с авиацией противника. Самолетов у немцев было больше, чем у нас, и были они быстроходнее и маневреннее. Прапорщика военного времени, подавшего, «на всякий случай», рапорт о приеме в авиационное училище, неожиданно для него зачислили в Гатчинскую летную школу.

Не следует забывать, что в ту пору какой-либо методики подготовки летчиков не существовало. Учили их «чему-нибудь» и «как-нибудь». Школу тогда заканчивали быстро, уже к концу второго месяца обучения учлет садился в самолет и начинал рулить по аэродрому. Чтобы машина случайно не взлетела, на крыльях подрезалось полотно. Так и катались будущие пилоты вдоль железной дороги. Они стремились в небо, но им тоже «подрезали крылья».

После двух недель надоевшей рулежки Слепнев сел в машину вместе с инструктором, имевшим казачье офицерское звание – хорунжий.

Собственно говоря, «сел в машину», с нашей точки зрения, – понятие весьма условное. Самолеты, похожие на сваленные набок хрупкие этажерки из деревянных реек, полотна и проволоки, поставленные на велосипедные колеса, не имели кабин. Летчик, привязанный ремнями, садился верхом на жердочку и упирал ноги в рычаги поворотов. Ветер свистел со всех сторон, а между ног можно было видеть проплывающие внизу пейзажи.

Хорунжий оседлал вторую жердочку и с издевкой посоветовал:

– Ну, Слепнев, пишите письма родителям. Авиация – дело серьезное. Это вам не в кустах сидеть с разведчиками.

Летали тогда очень низко. Приходилось огибать колокольню Гатчинской школы, ибо подняться выше нее не рисковали.

Я так подробно рассказываю о первых шагах Слепнева в небе потому, что они типичны для наших авиаторов старшего поколения. Летным мастерством им приходилось овладевать, так сказать, «на ходу», в процессе работы, которая ставила перед ними все новые и новые задачи. Тут уже все зависело от настойчивости, смелости, дисциплинированности, знания техники, «летного таланта».

Маврикий Слепнев обладал всеми этими качествами, позволившими ему впоследствии вырасти в незаурядного летчика.

…После февральской революции молодой военный лётчик нацепил красный бант и из «их благородия» превратился в «господина офицера». Вряд ли он понимал по-настоящему, что происходит. Однако охотно выступал на солдатских собраниях и, как сам вспоминает, «с большим пылом разъяснял, что имеются государства, которые обходятся без царей и управляются народом». А каким образом это осуществляется – не имел понятия.

После Великой Октябрьской революции прапорщик Слепнев совсем растерялся. Офицеры авали его с собой на Дон, туда, где царские генералы формировали белогвардейскую «армию спасения России».

Но сердце крестьянского сына чувствовало, что ему там не место. Он не мог оставаться равнодушным к победе народа. Такую душевную раздвоенность испытывали тогда многие. Надо было делать выбор.

Слепнев поехал к отцу за советом.

– Эх, ты, офицер, – сказал Трофим Слепнев сыну, – пошел бы лучше по счетной части… – и после недолгого раздумья добавил: – Дело, конечно, твое, человек ты вроде взрослый, но совет мой таков: в Петербурге власть теперь рабочая, крестьянская. Уходить тебе от этой власти не следует.

Маврикий вернулся в красный Петроград.

На плечах его кителя остались невыгоревшие полоски от снятых погон, к которым он так долго стремился. Что делать? Вроде сама история тебя демобилизует. Но Слепнев и не думал демобилизовываться, борьба для него только начиналась.

Маврикий был назначен командиром авиационного отряда Красной гвардии. В отряде было всего четыре самолета, но по тем временам – это солидная авиационная часть.

И снова переменилась судьба летчика. Командование направило Слепнева в только что открывшуюся Военно-инженерную академию, на предполагаемый авиационный факультет с ускоренным курсом обучения. Но летчиков оказалось

только трое, и им пришлось вместо авиационного определиться на факультет военно-полевого строительства.

Вместо того чтобы летать в небе, Слепнев стал строить фортификационные укрепления. Самолет он сменил на верховую лошадь. Шашка, которая до этого без дела путалась в ногах, оказалась грозным оружием. Сколько раз по команде «Шашки вон!» он несся на коне так, что ветер свистел в ушах. Слепнев служил у легендарного Чапаева – этим сказано все. Он был дивизионным инженером.

У Василия Ивановича Чапаева ему пришлось заниматься строительством дорог в районе Уральска, сооружать мосты, укреплять хутора, спускать на воду катера и обслуживать единственный в дивизии бронированный автомобиль.

Василий Иванович рассуждал просто:

– Раз ты инженер, значит, интеллигент, а раз интеллигент, должен все знать!

Когда казачий отряд окружным путем пробрался в тыл красных и напал на штаб Чапаева под Лбищенском, Слепнев был в служебной командировке. Гибель любимого командира он переживал очень остро.

Кончилась гражданская война, Маврикия направили инструктором в Московскую высшую школу военной авиации. Вот тогда-то я с ним впервые и встретился. Понятно, почему он мог с полным правом сказать о себе, что он и инженер и летчик.

Пилот «Добролета»

В бывшем ресторане «Стрельна» Слепнев учил других и учился сам. На школьном аэродроме стояли самые разнообразные машины. Тут были английские «Ньюпоры» и «Сопвичи», французские «Фарманы» и «Блерио», немецкие «Альбатросы», отобранные у Деникина и Колчака, были и самолеты, собранные из частей машин различных марок. Но не было ни одного, на котором не полетал бы инструктор Слепнев. Каждый день он поднимался в воздух, совершенствуя свое летное мастерство. Однако Маврикию хотелось парить не над аэродромом, а над лесами, горами, полями, на первых воздушных линиях страны.

Он стал добиваться перевода в гражданскую авиацию и после долгих хлопот уехал пилотом «Добролета» в Среднюю Азию.

Впрочем, понятие «гражданская авиация» было тогда в Средней Азии несколько своеобразным: еще существовал Туркестанский фронт, и все авиационное обслуживание его частей выполняли летчики-транспортники. Много раз самолет Слепнева был обстрелян басмачами. Он принимал участие в борьбе с шайками басмачей, которыми в ту пору кишмя кишела Средняя Азия.

Однажды, получив приказ, Маврикий прилетел в Ургенч и посадил машину прямо на базарную площадь, распугав собак и торговцев. Оттуда, из Ургенча, он доставил на своем самолете одного из самых кровожадных басмаческих главарей Шайхана, взятого в плен красными кавалеристами.

Пришлось Слепневу слетать и в столицу Афганистана – Кабул, преодолев на предельной для его самолета высоте – 5200 метров – горный хребет Гиндукуш.

Он летал при испепеляющей сорокаградусной жаре и тогда, когда дул сухой горячий ветер «афганец», поднимавший тучи пыли и песка. Нет, кажется, такого уголка в Средней Азии, где не приземлялся бы Слепнев на своем «юнкерсе». Он так изучил пустыни и оазисы, древние города и цветущие селенья, что мог свободно ориентироваться без всякой карты. За четыре с половиной года Слепнев налетал на среднеазиатских пассажирских линиях 425 тысяч километров. По тем временам это была колоссальная цифра! Можно с уверенностью сказать, что сотня тысяч километров линейного пилота двадцатых и тридцатых годов по трудности и количеству летных часов равняется миллиону километров сегодняшнего летчика скоростного лайнера.

До сих пор квартиру Слепнева украшает чудесный текинский

ковер – подарок туркменского правительства. Он бережно хранит орден Таджикского ЦИКа и Почетную грамоту.

Летая над жаркими песками, Маврикий стал мечтать о снеге. В тени могучего карагача скучал он по скромной березке. По личной просьбе Слепнев был переведен в Сибирь. Здесь термометр показывал сорок градусов, но не жары, а холода.

Слепнева назначили на трассу Иркутск – Якутск, протяженностью в 2720 километров и пролегающую над бескрайней тайгой. Такое расстояние немало значило в то время. Сибирь двадцатых годов не сравнить с сегодняшней, залитой огнями электростанций, городов и заводских поселков. Рейс Якутск – Иркутск занимал шесть дней. Никаких опорных баз по дороге не было. Кругом – тайга, безлюдье, безмолвие. Рассчитывать приходилось только на свои силы. Вместе со Слепневым летал механик Фарих. Вдвоем они побывали во многих переделках, и только их отличное знание техники не раз спасало машину от гибели.

Осенью и весной линия Иркутск – Якутск закрывалась. Когда в Иркутске уже не было снега, в Якутске еще трещали морозы. На Ангаре уже голубела вода, а Лена была еще закована в лед. Эта пассажирская линия перевозила в основном работников Алданского золотоносного района, откуда на самолетах перебрасывалась ценная пушнина.

Слепнев предложил новую трассу от Иркутска до Невера через Алдан. Пройдя на поплавковой машине до Якутска и далее через все якутское плато, над тайгой и топями, до алданских приисков и обратно, Слепнев доказал, что можно летать из Иркутска в Алдан на гидросамолете.

Рядовой линейный пилот Маврикий Слепнев мог, добросовестно выполняя свои обязанности, летать по проторенной, но достаточно трудной трассе. Но его это не устраивало. По собственной воле пошел он в рискованный перелет, который ему никто не поручал. Как и многие наши передовые летчики, он всегда искал чего-то нового, трудного, порой опасного, но основанного на твердом расчете и знаниях. Такова уж природа советских крылатых людей!

Два долга

Навигация 1929 года памятна тяжелой ледовой обстановкой. В Чукотском море, вблизи мыса Северного, не сумев пробиться сквозь льды, зазимовал советский пароход «Ставрополь». Недалеко от него застряла американская шхуна «Нанук» промышленника Свенсона.

На «Ставрополе», кроме экипажа, находились пассажиры, в том числе женщины и дети. Их надо было вывезти. Это поручили Маврикию Слепневу и опытному полярному летчику Виктору Галышеву.

Трюмы «Нанука» были забиты ценной пушниной, и зимовка шхуны приносила ее владельцу большие убытки. Для того чтобы принять участие в зимних аукционах мехов, Свенсон решил перебросить на самолетах часть грузов со шхуны в ближайший американский порт. За это взялась авиационная компания «Аляска – Эруейс» во главе с генеральным директором, известным полярным летчиком полковником Эйельсоном.

Задачи советских и американских авиаторов в какой-то степени были тождественны. Только американцы заботились о прибылях, а советские пилоты о живых людях.

Вывезти пассажиров с затертого льдами корабля в бухту Провидения было нелегким делом и потребовало большой подготовки. Только на создание базы для спасательной экспедиции ушло два месяца.

Наконец в феврале 1930 года Слепнев и Галышев прибыли на мыс Северный. Здесь они встретились с американскими летчиками, но Эйельсона среди них не было. Он вылетел из Аляски и исчез.

Советское правительство, неизменно верное принципам гуманности, дало указание Галышеву продолжать эвакуацию людей со «Ставрополя», а Слепневу включиться в поиски исчезнувшего американского самолета.

Несколько раз кружил над льдами советский пилот, пока не нашел остатки разбившегося самолета «Гамильтон» и трупы летчика Эйельсона и его механика Борланда.

Это случилось в лагуне Ангуэма.

«Когда-то крылья нужны были человеку, чтобы оторваться от земли, теперь главным образом для того, чтобы вернуться на землю», – сказал однажды известный советский авиаконструктор Артем Иванович Микоян.

Посадить на землю крылатую машину иногда бывает очень трудно. Так было и в замерзшей лагуне Ангуэма. Садиться здесь

пришлось, не обращая внимания на направление ветра, лишь бы приземлиться вдоль заструг. Уже на снегу машину несколько раз дернуло, крылья заплясали, но самолет остановился без повреждений. Насколько трудна была эта блестящая посадка, наглядно доказало происшествие, случившееся через четыре дня. Слепнев уже собирался покинуть коварную лагуну, когда на горизонте показался американский самолет. После двух красивых кругов он пошел на посадку. Коснувшись заструг, «Ферчайльд» подскочил, треснул и, оставив позади себя шасси и пропеллер, врезался в снег. Все бросились к разбитому самолету, но из него вышел совершенно невозмутимый пилот и даже не оглянулся на искалеченную машину. Он, видимо, считал, что иначе сесть на эти чертовы льды просто нельзя.

Пилот приложил руку к шлему и отрапортовал:

– Капитан Пат Рид. По специальному заданию. Сел, чтобы вручить вам телеграмму из Вашингтона.

Телеграмма гласила:

«Государственный департамент сообщает Вам, что Государственный департамент приглашает командора Слепнева и механика советского аэроплана сопровождать тела погибших до Фербенкса».

Траурный флаг развевался на борту самолета «СССР-117», того самого, на котором был совершен алданский перелет.

«Командор» Слепнев в первый раз перелетал Берингов пролив, разделяющий два континента – Азию и Америку.

На остановках в долине Юкона, богатейшем золотоносном районе, летчиков окружали люди, словно сошедшие со страниц книг Джека Лондона. Телеграф уже разнес по всей Америке весть о том, что советские пилоты нашли Эйельсона и Борланда, и летчиков встречали очень тепло и сердечно.

…Слепнев вернулся в Москву. Казалось, после стольких полетов и приключений можно пожить спокойно. Но… Арктика обладает огромной притягательной силой для людей мужественных и энергичных. Того, кто там побывал хоть раз, обязательно потянет обратно. Так было и со Слепневым. Узнав, что организуется большая экспедиция: по обследованию всей северной части Советского Союза – от Чукотки до Архангельска, он немедленно заявил о своем желании принять в ней участие.

Два года Мавракий проработал на побережье между Леной и Енисеем. Обследование завершилось тысячекилометровым переходом через Таймырский полуостров пешком и на оленях.

По возвращении с Севера Слепнев был назначен начальником особого отряда Трансавиации по перегонке самолетов с заводских аэродромов на воздушные линии. В этом отряде работал и я.

Тогда-то я и услышал ставшие пророческими слова Слепнева о том, что, вероятно, придется спасать челюскинцев.

Из Нома в лагерь Шмидта

Одним из первых летчиков, явившихся в Правительственную комиссию по спасению челюскинцев, был Маврикий Слепнев. Учитывая отдаленность советских авиационных баз от места аварии, он предложил закупить в США самолет и перебросить его с Аляски к мысу Северному. Другими словами: пересечь Берингов пролив так же, как в 1930 году, только в обратном направлении.

У Слепнева к началу челюскинской эпопеи был семнадцатилетний стаж и большой опыт работы в Арктике, с его мнением очень считались. Он полагал, что самолет, стартующий с Аляски, достигнет лагеря Шмидта раньше и с меньшим риском, чем машина, летящая с любой из воздушных трасс страны. Куйбышев с ним согласился. Он одобрил план, но выполнять его поручил Слепневу вместе с известным полярным летчиком, также пересекавшим Берингов пролив, Сигизмундом Леваневским.

О том, как Леваневский разбил свою машину, перелетая через Берингов пролив, над которым почти никогда не бывает ясной и тихой погоды, мы уже рассказывали.

В это время Ляпидевский уже не летал. Он сидел где-то в тундре на «вынужденной».

На льдину никто больше не прилетал.

Челюскинцы даже сложили и распевали такую шутливую частушку:

Самолеты, самолеты,
Где же ваши перелеты?
Самолетов не видать,
Надоело ожидать…

В полет собрался Слепнев.

Советским авиаторам самолеты «Флейстер» были незнакомы, но им приходилось встречаться кое с чем похожим. После двух-трех пробных полетов, во время которых американские пилоты познакомили советских с управлением машины, Слепнев решил действовать самостоятельно. И здесь ему очень помог опыт, полученный в Высшей авиационной школе.

Приказав погрузить в пассажирскую кабину для балласта мешки с песком, Маврикий начал выруливать на старт. Многочисленные фотокорреспонденты и кинооператоры, всюду сопровождавшие наших летчиков со дня их вступления на американскую землю, как по команде побежали куда-то в конец поля. Позже Сленев рассказывал:

– Я ничего не понял и очень удивился. Куда это, думаю, они все ринулись? Полет прошел нормально, а когда я приземлился,

то первым делом спросил, куда это помчалась вся кинофотобратия перед взлетом? А мне так спокойненько отвечают: они побежали туда, где, по их расчетам, вы должны были упасть. Ну и ну, думаю, ничего! А в это время какой-то самый нахальный из них подходит и спрашивает: «Командор Слепнев, как вам понравилась наша машина, наверное, вам не приходилось на таких летать?» Почему, говорю, не приходилось, у нас тоже такие кое-где еще остались… на окраинах! Сбил с них наглость немножко…

Из маленького городка Нома на Аляске Слепнев стартовал к людям на льдине.

Его провожал весь город. Муниципалитет преподнес «совьет пайлот» звездно-полосатый американский флаг. Старик-капитан Томас Росс произнес речь о дружбе двух великих народов.

Над Беринговым проливом стоял туман.

В радиограммах из лагеря Шмидта пилота просили не рисковать, переждать непогоду – туман и пургу.

Но ждать ясного неба над проклятым проливом Слепнев не мог, не хотел.

Он приказал своему механику американцу Биллю Лавери запускать мотор. Механику – двадцать один год и родился он тогда, когда Маврикий Слепнев впервые взял в руки штурвал воздушной машины.

Тяжело нагруженный «Флейстер» вздрогнул и пошел на взлет. Курс – норд, на Ванкарем!

Самолет набрал высоту три тысячи метров и шел над битым льдом. Но скоро пролив заволокло туманом. На втором часу полета стали давить облака, машина тяжелела, стекла начали покрываться наледью.

Берингов пролив оставался позади, впереди – обледенение и наверняка катастрофа. Пилот не имел права рисковать – его самолет с нетерпением ждали на льдине. И он, развернув машину на сто восемьдесят градусов, снова пересекает Берингов пролив в обратном направлении. В четвертый раз Слепнев совершает неудачный прыжок через пролив. Пришлось возвращаться.

Самолет приземлился в городке Теллор. Эскимосы подкатили на салазках бидоны с бензином. Механик прикрепил к фюзеляжу красный флаг с серпом и молотом.

Рано утром «Флейстер» снова поднялся в небо и лег на курс норд.

На этот раз «командор» Слепнев одолел Берингов пролив.

Он добрался до Уэллена, дальше не пустил туман.

Пролетев затем до Ванкарема, лётчик взял на борт восемь кудлатых псов: без ездовых собак на Севере не обойдешься, даже

на льдине. Новый «аэродром» челюскинцев находился в четырех километрах от поселка, и перебрасывать грузы на такое расстояние нелегко.

Слепнев оставил механика Лавери в Ванкареме. С машиной он уже и сам хорошо освоился.

И вот самолет в воздухе, на последнем этапе пути. Внизу – бело-синяя хаотическая равнина, трещины, нагромождения льдов. Набегают клочья тумана. Несколько раз Слепнев, как и все мы, становился жертвой зрительного обмана, волновался при виде обманчивых теней от вертикально стоящих льдин. На тридцать шестой минуте полета впереди, чуть правее курса, показался столб дыма.

Вот и лагерь.

Слепнев делает круг и видит на сигнальной вышке родной красный флаг.

Вот он – подвиг, к которому привела дорога жизни летчика Слепнева.

Машина коснулась маленькой ледяной площадки и с грохотом помчалась по жестким застругам. Впереди стена торосов. «Гроб машине», – мелькнуло в голове. лётчик выключил мотор, резко отвернул самолет от прямого удара и все же хвостом задел ледяную глыбу. Толчок… и все затихло.

Слепнев как пуля выскочил из кабины, осмотрел хвост, успокоился – небольшие повреждения, можно исправить на месте.

К самолету бежали люди, следом спешил Шмидт. Слепнев бросился к нему навстречу:

– Поверите, Отто Юльевич, я сделал все, что мог…

– Даже больше, чем могли! – улыбнулся руководитель челюскинцев, кивнув на поврежденный хвост.

Машину ремонтировали три дня. Челюскинцы работали вместе с летчиком. Они безмерно радовались прилету на льдину второго самолета. С тех пор как здесь побывал Ляпидевский, прошел месяц и два дня.

Самолет готов, и Слепнев отвозит в Ванкарем пять челюскинцев и аккумуляторы на зарядку. Больше ему не довелось слетать на льдину. Он получил другое ответственное задание.

Только один раз была нарушена очередность эвакуации челюскинцев. Шмидт, верный старой морской традиции, хотел покинуть ледовый лагерь последним. Но ему пришлось улетать не сто четвертым, а семьдесят пятым. Он простудился и тяжело заболел.

Из Москвы распорядились срочно доставить товарища Шмидта в ближайшую больницу. Но самое ближнее медицинское учреждение находилось на чужой земле, в Номе. Туда и повел

Слепнев свой самолет, на борту которого находились больной Шмидт, сопровождавший его Ушаков и возвращавшиеся на родину механики Армстидти Лавери.

В воздухе его «Флейстер» повстречался с моим самолетом. Мы поприветствовали друг друга покачиванием крыльев.

В седьмой раз Маврикий Слепнев соединил воздушным мостом два континента.

В Номе старый капитан Томас Росс встретил гостей из СССР как ни в чем не бывало:

– Со счастливым прибытием, джентльмены. Как поживаете, командор Слепнев?

На следующее утро капитан пришел пожать руку Слепневу:

– Я узнал вести из России. Изумительно и прекрасно! Поздравляю вас, сэр!

В радиограмме за подписями руководителей партии и правительства говорилось:

«Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев…»

…Слепнев рассказывал мне, как после торжественной встречи челюскинцев в Москве он приехал в родную деревню.

– Помнишь, Маврик, – сказал ему отец, – как ты приезжал ко мне за советом в семнадцатом году. Я посоветовал тебе тогда – держись города Питера, держись рабочей и крестьянской власти.

– Ну, что ж, плохо разве я выполнил твой совет?

– По-геройски!..

Герой Советского Союза Маврикий Трофимович Слепнев поступил учиться на факультет Военно-воздушной академии, готовящий штабных авиационных работников.

И снова самолеты

Военное образование, которое Слепнев упорно добывал еще в детстве, зубря в деревне «Учебник унтер-офицера», успешно продолжалось в старинном петровском дворце с башенками, где разместились аудитории академии.

Завершив учебу, Слепнев начал вновь время от времени, подниматься в небо, но не на самолетах. Он сменил «род оружия», стал командиром эскадры дирижаблей. Перед войной этому виду воздухоплавания у нас уделяли большое внимание. Была создана специальная организация «Дирижаблестрой».

Полужесткие воздушные корабли строились у нас одно время при участии крупного специалиста и энтузиаста этого вида воздушного транспорта итальянского генерала Умберто Нобиле. Да, того самого Нобиле, который в 1928 году пытался на дирижабле «Италия» совершить полет к Северному полюсу, окончившийся большой арктической катастрофой. Часть его экипажа спасли советские летчики.

Воздушные корабли наполнялись в то время легковоспламеняющимся газом – водородом – и были очень огнеопасны. Такова была судьба крупнейшего советского дирижабля В-6 под управлением Гудованцева, которого командир эскадры Слепнев снарядил для дальнего пути на Север. Дирижабль этот имел задание долететь до дрейфующей льдины и снять Папанина, Федорова, Ширшова и Кренкеля. В-6 в темноте наткнулся на гору около Мурманска, взорвался и сгорел. Экипаж его погиб.

В последнее время пресса и многие специалисты выступают с настойчивыми и мотивированными предложениями возобновить строительство дирижаблей. Современная химия и металлургия могут дать прочные полиэтиленовые пленки для оболочки и легкие сплавы для каркаса дирижаблей. Вместо легко загорающегося водорода можно использовать абсолютно безопасный гелий.

В наше время скоростных реактивных лайнеров сравнительно медлительные дирижабли экономически выгодны для переброски грузов, перевозки мачт электропередач, бурильных вышек трубопроводов. Они ведь могут взлетать и приземляться на любом месте.

…После дирижаблей снова самолеты! Слепнева назначают начальником только что открывшейся под Москвой Академии Гражданского воздушного флота. Маврикий Трофимович руководил учебой летчиков, а потом пошел учиться и сам, из

одной академии в другую.

За две недели до начала войны комбриг Слепнев окончил курсы усовершенствования высшего начальствующего состава при Академии Генерального штаба.

Большую часть войны полковник М. Т. Слепнев провел в морской авиации. Он был заместителем командира авиационной бригады, действовавшей в районе Черного моря. Морские летчики этой бригады охраняли наши суда, топили вражеские корабли, громили морские базы и порты врага, помогали наземным войскам и партизанам. Слепнев удостоен многих военных наград, но более всего он гордится по праву заслуженными медалями «За оборону Одессы» и «за оборону Севастополя».

Он горд тем, что и ему довелось защищать города-герои, увенчанные неувядающей славой, города, история которых – это сама история России.

День Победы Маврикий Трофимович встретил в Москве. В последний год войны он являлся старшим офицером при Главном морском штабе. В этот период он написал ценную актуальную работу «Воздушное разоружение Германии».

После войны Слепнев долго и много лечился, восстанавливал подорванное здоровье. Потом стал заниматься литературной и лекционной деятельностью, что с успехом продолжает и по сей день…

О боях-пожарищах «Над Испанией безоблачное небо»

Третьего августа 1936 года в Москве был необычно жаркий день. Высокое солнце нещадно пекло. Над столицей стояло легкое марево. Высокие дома, казалось, дрожали в струйках знойного воздуха. Плавился асфальт, и каблуки оставляли вмятины на липких тротуарах. Длиннейшие очереди выстраивались у продавщиц мороженого и газированной воды. А народ все шел и шел.

Людские потоки со всех концов огромного города стекались к его центру – Красной площади. В проезде у Исторического музея море голов, совсем как в дни, отмеченные красным на листках календаря. Но эта демонстрация москвичей отличалась от тех, что проходят здесь Первого мая и Седьмого ноября. Настроение людей было совсем не праздничным, а сосредоточенным, гневным. Не слышалось песен и шуток, не играли оркестры.

Лозунги на красных полотнищах призывали:

«РУКУ ПОМОЩИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ИСПАНИИ!»

«СМЕРТЬ ГЕНЕРАЛАМ-ФАШИСТАМ!»

«ОНИ НЕ ПРОЙДУТ!»

Люди шагали мимо кремлевских стен, подняв согнутые в локте руки со сжатыми кулаками. Таково было интернациональное приветствие борцов за свободу.

Тысячи голосов повторяли хором по складам:

– Да здрав-ству-ет Ис-пан-ская рес-пуб-лика!

Так трудящиеся Москвы откликались на кровавые события на далеком Пиренейском полуострове.

Прошло две недели после того, как радио города Сеуты несколько раз передало в эфир одну и ту же фразу: «Над Испанией безоблачное небо». Это был условный сигнал к мятежу против республики. Его подняли офицеры во главе с фашиствующими генералами.

Мятеж этот подготавливался довольно долго.

Столица древней Испании – Мадрид – расположена выше над уровнем моря, чем все другие столицы Европы. Вот почему короли Испании любили повторять «Наш трон ближе других к богу». Но этот «самый близкий к богу» трон заколебался и пал.

Победил простой народ. Монархия стала республикой. В феврале того же тридцать шестого года после выборов было создано правительство Народного фронта.

Это вызвало тревогу и злобу фашистов всех мастей, и не

только в Испании, но и за ее пределами. Фашистские главари – «фюрер» Германии Гитлер и «дуче» Италии Муссолини – не жалели ничего, чтобы поставить на колени свободолюбивый испанский народ. Они щедро давали деньги, посылали солдат, самолеты, танки, пушки, снаряды генералам-мятежникам.

Народ, во главе с коммунистами, встал на защиту республики. Лишь на севере и юге мятежникам удалось захватить некоторые районы.

В Испании началась гражданская война, продолжавшаяся почти три года.

Вечером того дня, когда состоялся бунт генералов, руководительница испанских коммунистов Долорес Ибаррури выступила по радио. В Испании ее любовно звали «Пассионария», что значит «Пламенная».

Обращаясь к народу, она бросила боевой клич: «Но пасаран!» – «Они не пройдут!»

«Но пасаран!» стало девизом честных людей во всех уголках земного шара.

Рабочие и учителя, крестьяне и домохозяйки, журналисты и студенты, парикмахеры и шоферы собирались на митинги и требовали от своих правительств оказания поддержки демократической Испании.

Свободолюбивые люди всей земли поняли, что борьба испанского народа с мятежниками и германо-итальянскими захватчиками – это борьба всего передового человечества с темными силами фашизма.

Стало ясным и то, что без поддержки извне испанские республиканцы победу не одержат. Тысячи людей разных профессий и национальностей, тайком перебираясь через границы, стремились в Испанию, чтобы встать в ряды борцов с фашизмом.

Бригады и батальоны добровольцев брали имена выдающихся борцов за свободу и независимость своих стран: немцы – Тельмана, американцы – Линкольна, итальянцы – Гарибальди, поляки – Домбровского.

Рабочий класс всего мира шел на помощь своим испанским братьям. Парижские пролетарии посылали в Барселону грузовики с продовольствием. Шотландские врачи направляли медицинский отряд под Мадрид. Руку помощи Испании протягивали трудящиеся всех стран, включая такие маленькие и отдаленные, как Филиппины, Нигерия, Перу, Эквадор, остров Таити. В Испанию посылали муку, сахар, лекарства, одеяла, одежду…

На заводах, в колхозах и учреждениях Советского Союза сбор средств для испанских борцов за свободу и независимость за

несколько дней поступило более двенадцати миллионов рублей. Помимо этого, рабочие оставались в цехах после окончания рабочего дня и свой сверхурочный заработок отчисляли в фонд помощи.

Все советские люди единодушно встали на сторону революционной Испании.

…В демонстрациях на Красной площади участвовали и рабочие ремонтно-авиационных мастерских. Игорь Маштаков шел со всей бригадой.

На следующее утро он был более озабоченным, задумчивым, чем всегда. Из карманов его пиджака торчали газеты.

По дороге на работу он купил все, что было в киоске: «Правду», «Известия», «Комсомольскую правду», «Гудок» и даже «За пищевую индустрию». В каждой из них он искал все новые и новые подробности событий в Испании. Так поступали тогда многие. Редко кто ограничивался чтением одной газеты.

В разговорах советских людей то и дело упоминались испанские города. Прислушаешься в трамвае, о чем говорят, и создается впечатление, что этому белобрысому пареньку Мадрид дороже Ленинграда, что тот старичок больше заинтересован событиями в Барселоне, чем в родной ему Кинешме, а сидящего напротив смуглого человека с усиками скорее волнуют новости из Картахены, чем из Тбилиси.

– Ребята! Послушайте, что пишет «Комсомолка». – Маштаков развернул в столовой газетный лист. – «После того как была произнесена по радио фраза «Над Испанией безоблачное небо», небо Испании стало страшным пространством, в котором летают немецкие и итальянские самолеты и сеют смерть. Они бомбят мирные села и города, убивают детей, женщин, стариков…» Газеты пишут, что фашисты летают безнаказанно. У них много самолетов, и самых современных. Немецкие истребителя «хейнкель» имеют скорость триста двадцать километров. У итальянцев скоростной истребитель «фиат». У фашистов новые бомбардировщики «юнкерс», «савойя», «капрони», а у республиканцев очень мало машин, и все они старые, времен мировой войны… Буржуи сговорились – не продают испанцам военных самолетов. Как тут быть спокойным! А что, если нам…

– Что – нам?..

– Отремонтировать в свободное время самолет в подарок испанскому народу!

– Это идея! Но какой?

– Я уже думал об этом… Тот самый, что в Арктике летал и лежит теперь под навесом.

– Вряд ли что выйдет из этого. Он ведь переоборудован –

лимузин!

– Это «эр пятый». А они – разведчики, ближние бомбардировщики. Переделаем опять кабину… Добьемся разрешения поставить на него пулеметы, и из гражданского он станет военным!

– А разрешат ли нам? Дадут ли материалы? И как Водопьянов посмотрит на это?

– Этого я сам не знаю… Пойдемте к директору, в партийный комитет, а вечером съездим к Водопьянову!

…Советское правительство разрешило некоторым военным специалистам – летчикам, танкистам, артиллеристам – уехать добровольцами в Испанию. Уже готовились к отправке республиканцам боевые самолеты – истребители и бомбардировщики. Но самолетов тогда и у нас не хватало, и поэтому предложение молодых рабочих мастерских получило одобрение.

Мог ли я возражать против того, что мой верный воздушный спутник, мой славный «М-10-94» станет боевой машиной в справедливой борьбе испанского народа за свободу? Конечно, нет! К тому же я уже начинал готовиться к воздушной экспедиции на Северный полюс, и меня стали интересовать не маленькие Р-5, а четырехмоторные великаны ТБ-3.

Не прошло и месяца, как подремонтированный самолет прошел летные испытания. Во второй его открытой кабине на турели был установлен вращающийся пулемет. Самолет блестел свежей краской защитного цвета, и на борту его уже не был выведен номер «М-10-94». Он стал безымянным.

Разобранную крылатую машину запаковали в большой зеленый ящик. И в третий раз за время его существования бывалый самолет поехал по железной дороге.

Братская помощь

…В Одесский порт вошел большой двухтрубный пароход.

– Испанец, испанец пришел! – заорали мальчишки и бросились к причалу.

Пять суток пароход стоял в гавани, и все время около него толпились любопытные одесситы. Десятки платформ и вагонов с грузом подходили к подъемным кранам. Бочки с маслом, ящики с печеньем, консервами, медикаментами, мешки с рисом, тюки с мануфактурой, оборудование для госпиталей – все исчезало в казавшихся бездонными трюмах корабля. Это были подарки испанскому народу от советских людей, купленные на собранные ими деньги.

На палубах «испанца» установили огромные ящики с частями самолетов и крепко привязали их морскими канатами.

Черное, а затем Средиземное море гостеприимно встретили транспорт. В прозрачной чистой воде видны были стайки серебристых рыб.

Советские добровольцы, сменившие военные гимнастерки на серые и синие костюмы, а фуражки с цветными околышами на фетровые широкополые шляпы, подолгу стояли на носу парохода. Они любовались полетом белокрылых чаек и прыжками резвящихся дельфинов. Добровольцы выглядели неуклюжими в непривычной для них штатской одежде. У многих в руках были раскрыты русско-испанские словари. Они зубрили необходимые слова незнакомого языка, на котором вскоре придется говорить с новыми товарищами по оружию.

То и дело слышались вопросы:

– Как будет по-испански «здравствуй, товарищ»?

– Салуд, камарада!

– А как «друг»? Как «русский летчик»?

– Сейчас посмотрю… Амиго… Авиадор русо…

У капитана парохода, молодого еще человека, были совсем седые волосы и очень грустные глаза. Он немного говорил по-русски.

Капитан рассказал новым друзьям, что его семья – жена и маленький сынишка Педро – погибли при одной из бомбежек Картахены.

– Я был тогда в море. Мне все написали соседи, и я сразу стал таким. – Капитан, сняв фуражку, провел рукой по белым волосам. – Мне даже не пришлось похоронить свою Пепиту. А какая она была красивая, веселая, все пела… Педро рос крепким и смышленым пареньком. Их нет. И дома, где мы жили, тоже нет.

Бомбы падают на наши города. А у нас мало самолетов, мало летчиков. У них – много. Как я счастлив, что везу вас и вот это. – Капитан указал рукой на зеленые ящики с самолетами.

Пароход обогнул уже Грецию, Италию и шел недалеко от острова Майорка, где находилась авиационная и морская база фашистов. Отсюда они совершали налеты на суда, направляющиеся к берегам республиканской Испании. Это был самый опасный участок пути. Каждую минуту можно было ожидать нападения фашистского корабля, подводной лодки или бомбежки с воздуха.

Капитан, нервничая, шагал по своему мостику, то и дело посматривал на барометр.

– Поскорей бы грянула буря! При сильном ветре легче проскочить проклятое место!

Ветер крепчал с каждой минутой. Он быстро нагнал огромные тучи, плотно укутавшие горизонт. Надвигался шторм. Стемнело. Ураганный ветер стал кидать и качать пароход. Громады волн обрушивались на него.

Удар мощного водяного вала сильно накренил пароход, и лопнул толстый канат, которым был привязан один из зеленых ящиков. Он заскользил по мокрой палубе и, сокрушив фальшборт, рухнул в беснующуюся пучину. Ящик с моим бывшим самолетом стоял рядом, но шторм его пощадил.

Буря, бушевавшая всю ночь, утром стихла.

Пароход встретил конвой – республиканские военные корабли, – они охраняли его до самого порта назначения – Картахены.

Но небольшой порт был забит транспортами под флагами разных стран. У причала не было свободного места. Встречавший все пароходы с Родины военно-морской атташе Советского посольства Николай Герасимович Кузнецов – впоследствии адмирал флота, – которого называли в Испании «Дон Николасом», сказал капитану:

– Нет смысла разгружаться здесь. Когда еще дойдет очередь, а сейчас дорог каждый день! Идите в соседний порт Аликанте. Вас ждет не дождется генерал Дуглас. Сейчас позвоню ему.

Когда огромный корабль ошвартовался у причала в Аликанте, первым поднялся на борт плотный черноволосый человек без шляпы, в желтой кожаной куртке. К нему бросились добровольцы. Многие из них знали в лицо известного авиационного командира – комбрига Якова Владимировича Смушкевича.

– Как хорошо, что вы нас встретили, товарищ комбриг! – обрадовался один из прибывших летчиков.

Его прервал черноволосый:

– Здесь нет комбригов. И я больше не Смушкевич. Я – Дуглас. Запомните! И у вас будут новые имена… С приездом, товарищи!

Пароход был уже окружен толпой горожан.

В Испании очень трудно, почти невозможно сохранить что-нибудь в тайне. Только началась выгрузка, а все Аликанте уже знало, что Советский Союз прислал не только шоколад и бинты, но и самолеты.

Каждый новый большой ящик, поднимаемый стрелой крана, встречали радостными возгласами:

– Вива Русиа Совиетика! (Да здравствует Советская Россия!)

Летели вверх береты, шляпы, косынки.

Выгрузка еще не окончилась, когда в небе над портом показалось несколько немецких бомбардировщиков. Вокруг парохода забили фонтаны от разрывов бомб, падавших в воду. И тотчас же заговорили пулеметы и орудия. В небе распустились фантастическими цветами разрывы зенитных снарядов. Фашистские летчики повернули обратно.

По всей дороге от Аликанте до ближайшего аэродрома Лос-Алькарес народ восторженно приветствовал грузовики с большими зелеными ящиками и сопровождавших их русских летчиков и механиков.

Вдоль шоссе на обочине стояли объемистые, оплетенные соломкой бутыли с вином, бидоны с молоком, корзины с апельсинами, лежали похожие на мельничные жернова круги сыра. Крестьяне останавливали машины и буквально навязывали угощение. Отказаться было нельзя – ведь стакан домашнего вина и кружка молока предлагались от чистого сердца, в знак любви и уважения к «Совиетикос».

– Прямо демьянова уха получается, – жаловался Дуглас, но ничего не мог поделать и запивал тепловатым молоком набившие оскомину апельсины.

Глядя на него, то же делали и остальные.

От щедрого испанского гостеприимства кой у кого заболели животы и закружились головы.

Автоколонна медленно, с остановками продвигалась мимо деревень, окруженных оливковыми рощами. Прогромыхала она и по мощенной камнями мостовой старинного городка. Там прямо на тротуарах, под полосатыми тентами, стояли столики кафе. Сидели и шумно разговаривали люди с винтовками, зажатыми между колен. Высокая девушка с розой в иссиня-черных волосах вытащила из блестящих ножен длинную драгунскую саблю и приветственно помахала ею. Летчики, смеясь, отдали честь воинственной красавице.

Аэродромом служило зеленое поле у старинного замка,

принадлежавшего сбежавшему маркизу. Стены его полутемных залов были увешаны портретами предков хозяина, щитами, алебардами, охотничьими трофеями – кабаньими мордами и оленьими рогами. Новые хозяева замка использовали ветвистые рога как вешалки. На них болтались кепки, кожаные куртки, грязные комбинезоны.

Самолеты собирали, забыв про отдых и сон. Вместе с советскими специалистами трудились испанские механики, в ходе работы знакомясь с новыми для них машинами.

Через четыре дня на аэродроме выстроились советские самолеты.

Это были двукрылые истребители И-15, с тупой, несколько вздернутой передней частью фюзеляжа, И-16, с одной парой коротких широких крыльев.

Испанцы любят меткие прозвища. Тупорылые И-15 сразу назвали «чатос», что значит «курносые». Коротко-крылые И-16 окрестили «москас» – «мошки». Эти прозвища привились, и всю войну, где бы в Испании ни появлялись наши «ястребки», их любовно называли «чатос» и «москас».

В конце шеренги стоял похожий на стрекозу Р-5. Ему очень обрадовался Дуглас. Самолет-разведчик нужен был до зарезу, ведь на истребителе далеко не улетишь.

С простым, некапризным Р-5 быстро освоился его новый бортмеханик – Карлос. Этого невысокого роста, худущего молодого человека отличали от школьника старших классов, за которого его можно было принять, лишь замасленный синий комбинезон, который он никогда не снимал, чуть ли не спал в нем, да заскорузлые руки, все в ссадинах и царапинах.

Карлос настолько увлекся самолетом, что не ходил домой ночевать и спал под его крылом. Все время он то копался в моторе, то нырял под шасси, что-то смазывал, подтягивал, подвинчивал, громко призывая на помощь поочередно то святую деву Марию, то самого «дьяболо». Однажды в полночь он всполошил весь аэродром, запустив мотор, в котором, как ему почудилось, что-то не ладилось.

К самолету прибежал советский техник. Карлос спрыгнул на землю и удовлетворенно закричал:

– Порррьядокс!

Он любил козырнуть русским словом и знал их уже немало.

Утром пятого дня сборки на аэродроме появилась старушка. Боец, охранявший ворота, ее знал и беспрепятственно пропустил. Старушка в одной руке несла узелок, а другой опиралась на палку. С трудом передвигая скрюченные ревматизмом ноги, она ковыляла среди самолетов и негромко звала:

– Карлос! Карлос!

Механик бросился ей навстречу:

– Мамита!

Слезы потекли по смуглым лицам – молодому, выпачканному машинным маслом, и старому, чисто отмытому, морщинистому.

Их окружили товарищи. Оказывается, мать Карлоса, обеспокоенная его долгим отсутствием, пришла искать сына. Они пошептались, а потом Карлос стал угощать всех, кто работал вблизи, вином из объемистой баклажки, которую принесла в узелке его мамита. Он поднял ее на крыло своей машины, и старушка неожиданно вскинула руку со сжатым кулаком в интернациональном революционном приветствии. Все дружно ответили ей тем же жестом. Потом старушка перекрестила сына, благословила его, что-то пошептала и, перекрестив самолет, ушла…

В солнечное утро аэродром стал похожим на пчелиный улей, и казалось, в небе реют не боевые самолеты, а веселые золотистые пчелы, наполняя воздух однообразным жужжанием. То и дело взлетали и приземлялись «чатос» и «москас». Их опробовали после сборки советские летчики. Они же, став на время инструкторами, помогали овладеть новыми машинами добровольцам из других стран.

Только Р-5 стоял пока на земле, что очень расстраивало Карлоса.

«Красный чертенок»

На плоскостях и фюзеляжах всех самолетов, пополнивших народные военно-воздушные силы, маляры вывели круги с цветами республики – красным, желтым и фиолетовым.

Карлосу этого показалось мало. Он долго орудовал кистью и краской. Довольно удачно механик изобразил на борту Р-5 красного чертенка, показывающего кому-то нос растопыренными пальцами.

Дерзкий бесенок всем понравился.

С того часа самолет стали называть «Дьяболито рохо» – «Красный чертенок».

Так бывший «М-10-94» приобрел себе новое имя.

Через сутки у него появился и новый хозяин.

Двадцатипятилетний советский лётчик Александр Шухов, инструктор авиационного училища, узнав, что со всех концов земного шара в Испанию едут добровольцы, не находил себе места. Он отлично летал на машинах разных типов и всей душой хотел помочь героическому испанскому народу. Кому, как не ему, сражаться с фашистами! Он подавал начальству рапорт за рапортом, пока не получил разрешения ехать в Испанию.

Шухов с небольшой группой таких же, как он, добровольцев уехал во Францию и ночью перешел испанскую границу.

Две недели он уже находился на войне, но не воевал – еще не прибыли самолеты. Много успел повидать за эти дни «камарада Хосе» – так назывался теперь Шухов. И чем больше он видел, тем нетерпеливее становилось желание взвиться и небо на истребителе, ринуться на вражеский самолет, поймать его в рамку прицела, нажать гашетку пулемета, заставить фашиста огненным комом рухнуть на землю.

Он побывал в Мадриде. Главный советник по авиации пригласил советских летчиков-добровольцев поехать в испанскую столицу.

– Не думайте, что я везу вас просто на экскурсию, – сказал им перед выездом генерал Дуглас. – Мы отправляемся вроде как на разведку. Очень полезно познакомиться на земле с районом, над которым будешь сражаться в небе.

Летчики медленно ехали по осажденному врагом Мадриду, замечая на каждом шагу разрушительные следы войны. Они часто выходили из автобуса и смешивались с шумной толпой. У продовольственных лавок стояли длинные «хвосты». Рядом копошились ребята. Много детей было в скверах. Они играли и среди развалин. Мальчишки с деревянными пистолетами прыгали

по грудам жженого кирпича, бывшего совсем недавно их домом.

Спешили куда-то защитники Мадрида. На головах у них полотняные рогатые пилотки, какие носят наши пионеры. Многие обуты на босу ногу в «альпаргатос» – шлепанцы, сплетенные из веревок. У всех оружие – карабины, пистолеты, кинжалы, гранаты у пояса. С винтовками стояли в очередях в кафе и у касс кинотеатров – в них показывали нашего «Чапаева».

Мальчишки-газетчики орали на перекрестках, предлагая номера со сводками военных действий.

В городе пахло гарью и порохом.

Через улицы протянуты полотнища с коротким, как выстрел, призывом – «Но пасаран!».

Огромные черные воронки от бомб посреди мостовой огорожены канатами, укрепленными на красных столбиках.

Бронзовые Дон Кихот и его верный оруженосец Санчо Панса тоже «переведены на военное положение»: памятник обложен мешками с песком.

Вот целый квартал руин. У некоторых домов рухнули только передние стены. Видна вся внутренность безлюдных комнат. Кажется, что их только что покинули люди. Даже немножко стыдно смотреть на чужую жизнь, прервавшуюся в одно страшное мгновение – это все равно что заглядывать в освещенное окно квартиры. С обеденного стола не успели убрать посуду. В спальне не закрыта кровать. В комнате рядом встал на ребро рояль. Большое черное распятие с белым Христом, подброшенное взрывом, зацепилось за оголившуюся железную балку перекрытия многоэтажного дома и с жалобным скрипом раскачивается. Совсем как скорбный памятник над общей могилой.

Летчики, осторожно ступая по хрустящему под ногами битому стеклу, перешагивая через закопченные кирпичи, искореженные куски железа, обгорелые остатки оконных рам и мебели, вышли из злополучного квартала на залитый солнцем проспект. Прямо на тротуаре стояла уцелевшая широкая кровать. На ней спали женщина с ребенком. В тени деревьев, положив под головы узелки, приютились люди, недоспавшие ночью. На кострах что-то варили в подвешенных к треногам ведрах и котелках.

Мадридцы то и дело поглядывали на небо. Оно было бездонно-синим, чистым, без единого облачка. Самая что ни на есть летная погода. В любую минуту могли появиться нежданные гости. И действительно, в полдень показались в вышине черные крестики. Они, снижаясь, все увеличивались в размерах, принимая очертания бомбардировщиков.

По улицам с надрывным воем промчались мотоциклы с

сиренами. Тревога!

Побежали женщины, прижимая к себе детей. Мужчины и подражающие им подростки, стараясь не спешить, направились в убежище – не к лицу испанцу показывать страх.

Зашли в подворотню большого дома и летчики. В наступившей тишине слышен был прерывистый вой моторов «юнкерсов».

Глухо ухнул взрыв. За ним другой, третий.

Пламя вырвалось из разбитых окон дома, наискосок через улицу, и тотчас же раздался отчаянный хриплый крик:

– Чикита миа! (Моя маленькая девочка!)

Женщина в отчаянии металась то туда, то сюда по пустынной улице и кричала, показывая рукой на верхние окна горящего дома.

– Что с ней? – спросил у переводчика советский летчик.

– Ее девочка осталась одна в квартире. На третьем этаже!

Шухов выскочил из убежища и ринулся в пожар. Все произошло так стремительно, что товарищи не успели даже его удержать.

Прошло, наверное, не более двух-трех минут, но всем показалось, что очень много времени Шухов не возвращался. Вот наконец он появился в дверях горящего дома с ребенком на руках, пошатываясь, шагнул на тротуар и остановился. Почему же он не отдает девочку матери, почему медлит?

Да потому, что девочка уже мертва.

Потом не раз Шухов вспоминал лицо этой крохотной девчушки со струйками крови в уголках рта, полные горя и ужаса глаза ее молодой матери, и это заставляло его сжимать кулаки, стискивать зубы…

– На каком самолете вы предпочитаете сражаться? – спросил Шухова полковник на аэродроме Лос-Алькарес.

– Конечно, на И-16. Только на истребителе! – ответил летчик.

– А с «эр пятым» знакомы?

– Знаю как свои пять пальцев. Других учил летать на нем!

– Вот и хорошо! Принимайте «эр пятый»!

– Дайте мне истребитель! Я хочу бить фашистов, а не ходить в разведку!

– Без разведки не бывает сражений! А уничтожать фашистов будете, обязательно будете и бомбить их и штурмовать. Потом, все истребители уже закреплены. Может быть, хотите ждать прибытия новой партии?

Конечно, Шухов этого не хотел.

Невеселый он пошел к самолету.

– Камарада Хосе авиадоре! – сказал он, протягивая руку

маленькому механику. – Буэнос диаз! (Добрый день!)

– Товарищ Карлос! Механико! – по-русски ответил испанец.

В первый проверочный полет над аэродромом Хосе взял с собой Карлоса. Когда приземлились, механик, любовно похлопывая «Красного чертенка» по борту, убежденно сказал:

– Дьяболито рохо – карасо!

– Муй бьен! (Очень хорошо!)-улыбаясь, ответил Шухов.

Ему все больше и больше нравился Карлос. Как истый испанец, тот не мог быть спокойным ни минуты, всегда куда-то спешил, что-то делал. Улыбка не сходила с его красивого смуглого лица, и он без умолку болтал, мешая испанские слова с русскими. Карлос к тому же оказался храбрым и находчивым в боевой обстановке. В этом Хосе убедился очень скоро, вылетев с ним в разведку.

Бой над Мадридом

…Самолет шел на небольшой высоте. Под крылом простиралась выжженная солнцем, рыжая земля Кастильского плоскогорья. Кругом камни и чахлые, узкие поля. Росли здесь редкие искривленные деревья и низкий, стелющийся по земле кустарник.

Шухов, представлявший себе раньше Испанию по книжкам, поражался суровому, бедному пейзажу. В центре страны он не увидел ожидаемых зеленых оливковых рощ, апельсиновых деревьев с золотистыми плодами, ярких цветов – только пыль, камни, жалкая растительность.

К Мадриду тянулось прямое и широкое шоссе.

В полуденный час оно было пустынно. Видно было лишь, как спотыкается по дороге ослик под тяжестью огромной вязанки хвороста да кляча тянет повозку с бочками. Пропылила легковая машина. Разведчики не обнаружили в этом районе предполагаемого передвижения войск противника. Лишь совсем близко от Мадрида они увидели остановившийся около маленькой речки десяток грузовиков с солдатами в красных фесках. Это были марокканцы – жители африканской колонии Испании, насильственно угнанные генералами на войну, до которой, по существу, им не было никакого дела. Шоферы наливали в радиаторы автомобилей воду. Солдаты толпились у машин. Никто из них не поднял головы, услышав шум авиационного мотора. Видимо, они привыкли к тому, что над их головами летают только свои самолеты. И они в самом деле летели, только на большой высоте и левее курса «Красного чертенка». «Юнкерсы», сверкая на солнце, возвращались с очередной бомбежки Мадрида. Бомбардировщиков, вопреки правилам, даже не охраняла истребители. Фашистские летчики не опасались нападений в воздухе. Они знали, что у республиканцев почти нет боевых машин.

Издалека видно было, как над огромным городом в разных местах поднялись клубы дыма. В Мадриде опять начались пожары.

Шухов представил себе, что творится сейчас в столице. Он никогда не забывал чикиту, которую держал на руках. "Эх, погнаться бы за стервятниками да всыпать им жару!" Но что он может сделать один на Р-5? Впрочем, кое-что может, подумал он.

Шухов, описав круг, стал резко снижать самолет и перевел его на бреющий полет. Карлос, ставший по совместительству воздушным стрелком, понял его с полуслова. Застучал пулемет.

Прямо на головы марокканцев посыпался свинцовый град. Теряя свои красные фески, солдаты бросились кто куда: под машины, в речку, в кустарник. Пули настигали их. Загорелся грузовик.

Израсходовав весь запас патронов, Карлос восторженно закричал:

– Порррьядокс!

Полюбилось ему это словечко.

Самолет свечой взмыл вверх и развернулся на обратный курс.

Так произошло боевое крещение «Красного чертенка».

…Наконец наступил долгожданный для мадридцев день. На улицах, как всегда, завыли сирены. Как и обычно, пришли "юнкерсы" безнаказанно бомбить город. На этот раз их сопровождали немецкие и итальянские истребители – «хейнкели» и «фиаты». Прилетело машин пятьдесят.

Город замер. В тишине только мерный звук мощных моторов. И вдруг в небе, нарастая, возник новый звонкий рокот. Вихрем пронеслись дотоле невиданные двукрылые самолеты с трехцветными республиканскими знаками. Они стремительно взмыли навстречу врагу.

Люди на улицах не разбежались по укрытиям, а остались на месте, подняв к небу радостные лица.

Вот уже один «юнкерс» задымил черной струей и упал на землю. За ним рухнул другой.

Мадридцы, успевшие спрятаться, выбежали обратно на улицы. На балконы и даже на крыши высыпал народ. Люди кричали приветствия, как будто летчики могли их услышать. Женщины махали платками и посылали воздушные поцелуи, хотя, конечно, этого невозможно было увидеть с высоты.

Три зажженных «хейнкеля» закувыркались в голубом просторе. Упал объятый пламенем «фиат».

Бомбовозы повернули обратно. Перегоняя их, позорно удирали фашистские истребители.

Первый воздушный бой над Мадридом закончился победой. Тридцать «мошек», другими словами И-15, приведенные сюда генералом Дугласом, сбили девять фашистских машин.

Победители, как спортсмены на стадионе, выигравшие состязание, делали круг почета над городом.

А в это время совсем низко над крышами, чуть не задевая колесами трубы, кружил похожий на зеленую стрекозу Р-5. Карлос бросил вниз охапки листовок. Люди ловили разноцветные бумажные листочки с крупно отпечатанными словами:

«Героические жители Мадрида! Республиканская авиация с вами!»

Генерал «Лукач»

– На автомобиле ехать туда долго и опасно! Нужно доставить профессора по воздуху. А что, если послать «Дьяболито рохо»? – сказал начальник штаба военно-воздушных сил республиканской Испании.

Р-5 с красным чертенком на борту действовал безотказно. Редкий день он стоял без дела на аэродроме. Самолет часто посылали в разведку. Много раз он участвовал в налетах на вражеские позиции, с него сбрасывала небольшие четырехкилограммовые бомбы, расстреливали врагов из пулемета. Иногда использовали его и для срочной переброски нужных людей.

И вот когда стало известно, что тяжело ранен командир роты франко-бельгийского батальона Двенадцатой интернациональной бригады и нуждается в очень сложной операции, вспомнили опять про самолет-труженик.

Юноша – доброволец из Парижа, героически сражавшийся на испанской земле, – получил ранение в голову. По мнению врача бригады, его мог спасти только профессор Смитсон. Этот знаменитый хирург из Нью-Йорка, уже пожилой человек, по зову сердца недавно прибыл в Мадрид и стал работать в госпитале.

Его-то и нужно было перебросить под Хараму, где держали оборону интернационалисты.

– Согласен! Вызывайте Хосе! – приказал генерал Дуглас начальнику штаба…

– Вы полетите к генералу Лукачу. Летите аккуратно и, по возможности, скрытно. Ни в коем случае не ввязывайтесь в драку… Задание понятно?

– Есть доставить профессора! – приложив руку к берету, отчеканил Шухов и, повернувшись кругом, побежал готовиться к полету.

Он многое слышал о герое обороны Мадрида – генерале Лукаче. Русские летчики знали, что «Лукач» – псевдоним, как и их новые испанские имена. На самом дела генерала звали Мате Залка. Шухов перед самым отъездом на войну прочел сборник рассказов Мате Залки, который ему очень понравился. Читал он и об удивительной жизни автора этой книги.

…Молодой венгерский офицер-гусар в первую мировую войну попал в русский плен. В лагере он поднимал военнопленных на борьбу с царским самодержавием и стал коммунистом. После Великого Октября Мате Залка участвовал в создании интернациональных частей, выступавших на защиту

Советской власти.

Потом бывший офицер австро-венгерской армии становится красным партизаном. В енисейской тайге он отбил у белогвардейцев поезд с золотым запасом России и передал его Советскому государству. С ротой венгерских бойцов он доставил «золотой поезд» в Казань. Его вызвал тогда в Москву Ленин. По приказу Владимира Ильича Мате Залка был награжден Почетным золотым оружием.

Мате Залка беззаветно дрался с врагами революции везде, куда приводили его военные дороги, – от сибирской тайги до степей Украины, от берегов Волги до Черного моря. Его батальон уничтожал контрреволюционный банды Петлюры. Потом входил в состав легендарной дивизии Чапаева. Когда был брошен клич «Пролетарий, на коня!», отличный кавалерист Мате Залка принял участие в создании Первой Конной армии и сражался подкомандой Ворошилова. Под началом Фрунзе отважные бойцы во главе с Мате Залкой, по грудь в холодной воде, держа оружие и боеприпасы над головами, прошли по топям Сиваша и одними из первых штурмовали перекопские укрепления.

Из Крыма полк, которым командовал Мате Залка, двинулся на Украину – освобождать Киев…

Когда в Испании зазвучали призывные горны республиканцев, в горячей душе неугомонного солдата снова вспыхнула жажда битвы за справедливость. Мате Залка уехал в Испанию. Он просто не мог там не быть.

В Испании полностью проявился военно-организаторский талант храбрейшего «генерал-популар», «народного генерала», как с любовью и уважением стали называть Лукача. Он командовал интернациональной бригадой, в которую входили добровольцы, говорящие на двенадцати языках. И они отлично понимали друг друга. Сам Лукач объяснял это так: «Сколько бы ни было у нас представлено национальностей, у нас есть один общий язык – язык Великого Октября». Бригада генерала Лукача стойко сражалась на тех участках, где всего труднее. Она вела бои в предместье Мадрида, защищая город от мятежников, рвавшихся в столицу. «Мадрид может спасти только чудо», – уверяли газеты Англии, Франции, Америки и других стран.

И это чудо свершили испанские коммунисты, бойцы-интернационалисты и советские летчики-добровольцы.

Мадрид выстоял и не был захвачен мятежниками до конца войны.

Бригаду генерала Лукача перебросили под Хараму, где мятежники большими силами перешли в наступление.

Когда Шухов впервые услышал о генерале Лукаче, он сказал:

– Хорошо бы встретиться с ним!

– На войне все возможно!

И вот представилась такая возможность. Шухов был очень рад этому.

Машина доставила профессора Смитсона на аэродром. Шухов смотрел, как широко шагает длинными ногами очень высокий и тощий американец в больших круглых очках, и думал о том, с какими хорошими людьми он встречается здесь в Испании.

К примеру, этот долговязый профессор. Ему уже за пятьдесят, а он оставил свою семью и больницу и не просто приехал спасать республиканских бойцов, но и привез оборудование для операционной, купив его на свои сбережения.

Рядом с профессором семенила, еле поспевая за ним, девушка-переводчица.

Карлос взял у профессора сумку с красным крестом.

– К сожалению, для вашей переводчицы места не будет. Машина двухместная, – сказал Шухов по-русски.

Карлос перевел его слова на испанский, а девушка повторила их по-английски.

– Не буда! – улыбнулся Смытсон. – Конечно, жаль расставаться с прелестной сеньоритой. Она мне так хорошо помогает. Но я ведь ненадолго!.. А в интернациональной бригаде переводчиков будет сколько угодно.

– А вы не боитесь лететь? – не удержался от вопроса летчик. – Нас могут подбить! Умеете ли вы пользоваться парашютом?

– Если бы я был трусом, я бы не уехал в Мадрид, но поставив в известность об этом нашего президента, – серьезно ответил профессор. – А как надевать парашют, на всякий случай покажите!

Парашют оказался ненужным. Часть пути Шухов вел самолет высоко за облаками, но чаще летел бреющим полетом, прижимая его к земле. Он старался использовать каждую складку местности, каждую особенность ландшафта для маскировки. Самолет огибал горы, нырял в овраги, очень низко пролетал над лесом. Он шел не строго по прямой, а часто сворачивая в стороны. На такой полет уходило много бензина, но он был безопасней.

Вот, судя по карте, и расположенный в лощине прифронтовой город – Арганда. В центре его на площади руины.

Чуть дальше на север Шухов заметил на ровной лужайке черный посадочный знак «Т» и, вздохнув облегченно, повел самолет к земле. Задание было выполнено.

К самолету подбежали интернационалисты. И Шухов неожиданно услышал мягкий украинский говор:

– Дывись, червоный чертыня!

У самолета выставили охрану, а прилетевших пригласили в ожидавший их автомобиль. Конечно, генерал прислал за профессором человека, знающего английский язык.

Ехали совсем недолго, а потом пошли по глубокому, хорошо замаскированному и охраняемому окопу к одиноко стоявшему дому. Он казался необитаемым. Но внутри него было многолюдно и шумно. Здесь разместился штаб Двенадцатой интернациональной бригады.

За маленьким столом сидел и что-то писал невысокий, хорошо сложенный, несмотря на некоторую склонность к полноте, человек. На нем были замшевая куртка, светлые кавалерийские бриджи и до блеска начищенные коричневые щегольские сапоги. Он чисто выбрит. Щеточка его черных усов аккуратно подстрижена. Шухов сразу понял, что это – легендарный генерал Лукач. Он шагнул и, козырнув, рапортовал:

– Товарищ генерал! лётчик Хосе доставил из Мадрида профессора-хирурга!

Командир бригады встал. У этого бывалого воина была на удивление мягкая, добрая улыбка.

– Отбросим псевдонимы. Для вас я просто Матвей Михайлович. Как вас зовут?

– Александр Шухов!

– Значит, Саша! Большое спасибо, друг, за то, что привезли вовремя медицину.

Улыбка сошла с лица Лукача, и он стал озабоченно-грустным.

– Если бы вы знали, какой Анри правильный товарищ… Почему убивают и тяжело ранят самых лучших людей? А?.. Спасет его ваш профессор?

– Думаю, что обязательно спасет!

– Спасибо, я тоже хочу так думать!

В соседней комнате Смитсон с врачом бригады стали готовиться к операции. Медсестра пронесла туда ведро воды. За дверью зашипел примус.

Лукач, не находя себе места, бегал по комнате. Он остановился вдруг перед Шуховым, положив ему руки на плечи, попросил:

– Мое присутствие здесь совсем не обязательно, может быть, даже нежелательно. А глубокую разведку надо сделать во что бы то ни стало. Вот что, друг Саша, покатайте меня хоть четверть часика над фашистскими позициями. Совсем недолго! Что вам стоит, а польза от рекогносцировки будет огромная!

– Со всей душой, но вот горючего маловато!

– Бензин пожалел для соотечественника! Вот жмот! За

пятнадцать минут вернемся как миленькие! Я дам команду, может, мои молодцы найдут авиационный бензин! Верну долг с гаком!

Летали больше часа.

Генерал Лукач вернулся в штаб, довольный увиденным.

– Дела идут неплохо. Можно сказать, хорошо! – говорил он своим штабистам, склонившись над картой. – Не позже чем через день-два пойдем в решительную атаку силами всей бригады. А батальон Домбровского надо перекинуть вот сюда… Да пусть батальон идет открыто, днем, с песнями… Нехай они думают, что к нам подошли большие подкрепления. Ночью домбровцев тайно вернуть обратно… Ясна задумка?.. А как Анри? Операция сделана?

– Профессор считает, что раненого удастся спасти. Но перевозить его сейчас нельзя. Профессор решил на время остаться здесь и, как он говорит, будет «вытаскивать молодого человека с того света, а то ведь он может и в ад угодить»!

– Значит, Саша, – повернулся генерал к летчику, – вы можете возвращаться! Благодарю за службу!

Шухов постеснялся спросить про бензин и очень жалел потом об этом. К самолету горючего не подвезли. Впрочем, это было не так уж страшно. Судя по бензомеру, на обратную дорогу, правда в обрез, должно хватить.

Когда Шухов осматривал свой самолет и объяснял бойцам, карауливщим его, какая от них потребуетсл помощь при взлете, из-за ближних холмов донеслась песня. Сначала был слышен мощный бас запевалы, а затем песню дружно подхватили сотни голосов. «Домбровцы идут», – понял летчик. Слова песни с грехом пополам ему перевели:

Далек наш край родной,
Но мы готовы в бой
За тебя, свобода…
Испания с тобой!

После пробы мотора лётчик выключил его и вылез из кабины. Под его руководством бойцы осторожно развернули машину. Можно лететь!

Шухов поднялся опять в самолет, закрепил ремни, пошевелил плечами – не давят ли где лямки парашюта, опустил на глаза очки, с помощью сжатого воздуха в баллоне вновь запустил мотор. Еще раз махнул рукой на прощание, вырулил, дал полный газ, и Р-5 пошел на взлет.

Босые помощники

Самолет только еще набирал высоту, как показались впереди, около Арганды, семь вражеских бомбовозов, сопровождаемых истребителями. Ярко освещенные солнцем, они шли низко, и густая тень от них ползла по вздыбленной бомбежками земле. Встреча с ними, само собой разумеется, никак не входила в планы Шухова. Он резко бросил самолет вправо и стал петлять между высокими холмами, которых здесь было так же много, как бородавок на коже жабы. Но кончилась гряда – впереди ровное плоскогорье. Тут уж самолет будет на виду. Одно лишь спасение – спрятаться в облаке, нависшем над горизонтом. Но до него добираться с подъемом километра полтора, а то и два. «Пока буду лезть в гору, меня засекут!» – подумал Шухов. Но другого выхода не было.

Произошло так, как он ожидал. С тревогой увидел летчик, как истребитель «фиат» отделился от строя и помчался ему наперерез. Шухов, поддавая газ громко взревевшему мотору, шептал, сам того не замечая: «Поднажми, миленький! Еще немного поднажми. Сейчас долетим и спасемся!» Успел все-таки! «Красный чертенок» первым врезался в серую облачную муть. Шухов стал описывать небольшие круги, стараясь не выскочить за облака. Лишь бы не столкнуться с «фиатом», пилот которого, вероятно, так же ничего не видит, как и он. Сколько прошло минут этой смертоносной игры в прятки, Шухов не знал. Но нельзя же вечно кружиться в облаке. Будь что будет! Самолет выскочил навстречу солнцу, и Шухов чуть не запел от радости: преследовавший его истребитель догонял своих. Как видно, фашистский пилот не решился влезать в облако. Не такая уж была завидная дичь этот Р-5, чтобы стоило продолжать рискованную охоту!

Шухов опять пырнул в облако. Покружил еще немного, чтобы дать вражеским машинам подальше уйти, и стал снижаться.

Опасность миновала. Но новая беда – лётчик потерял ориентировку! Чтобы выяснить, куда летит самолет, надо сверить местность под его крылом с картой.

До боли в глазах Шухов искал на земле знакомые ориентиры – мельницу, взорванный мост через реку, костел на высоком месте, которые он заметил, когда летел сюда. Искал и не находил.

Мотор работал ровно; но вдруг закашлял, как простуженный. Вот это да! «Еды» ему, черту прожорливому, не хватает! Шухов не отводит от бензомера глаз… Горючего в баке еще километров на

сто полета, а мотор уже не громко кашляет, а потихоньку чихает. Выходит, врет бензомер! Еще одно «апчхи», и мотор замирает. Надо планировать на вынужденную!

Шухов вспомнил Дальний Восток, где он служил одно время, сопки, тайгу. Там он научился сажать машину в любых условиях. Но, кажется, там было легче. Перед самолетом простиралась узкая рыжая долина со скошенной травой и пологими холмами по сторонам. Вполне достаточно места для посадки. Но по долине разбросаны в беспорядке огромные камни. Как бы не наскочить на них!

Присмотревшись, пилот решил садиться у самого склона – там вроде поменьше каменных препятствий. Послушный самолет бесшумно коснулся колесами земли и, слегка подпрыгивая, пробежал расстояние более короткое, чем всегда, будто понимал всю сложность посадки.

В самом конце пробега, когда скорость почти угасла, Шухов, энергично действуя рулями, сумел обвести его вокруг большого камня.

Самолет ткнулся в большой стог сена, чуть не развалив его, и замер.

Летчик отстегнул парашютные лямки и выпрыгнул из кабины. Где он находился, Шухов не имел представления, но понимал, что недалеко от линии фронта. И в самом деле – хорошо слышна была артиллерийская канонада, недалеко за холмами застрекотал и замолк пулемет. Чьи там позиции – республиканцев или фашистов?

Шухов курил в раздумье, не зная, что предпринять, когда увидел бегущих к нему мальчишек. Их было двое, и они стремглав неслись, почему-то молча, и один из них, побольше ростом, даже приложил палец к губам. лётчик сразу понял, в чем дело. Увидя ребят, он очень обрадовался – мальчишки не подведут, помогут в беде.

Когда запыхавшиеся мальчики остановились перед ним, он тихо спросил, ткнув рукой в сторону холмов:

– Фашисто?

– Си, камарада! (Да, товарищ!) – прошептал мальчик.

«Попал как кур во щи!» – подумал Шухов и вытащил из кармана словарик.

Мальчишки всюду мальчишки! И в Испании тоже. Они как зачарованные осматривали самолет. Один из них погладил борт машины и засмеялся:

– О-о! «Дьяболито рохо»!

Пора было знакомиться. Шухов протянул руку и назвал себя:

– Хосе!

Мальчишки недоверчиво смотрели на него. Хотя лётчик был и одет почти как все бойцы-республиканцы, в синее «моно» – холщовый комбинезон и поверх него «касадоре» – кожаную куртку, он мало походил на испанца.

– Франсе? – спросил после недолгого молчания мальчик.

– Но! Авиадоре русо!

– Амиго совиетика! – заулыбались ребята.

– Паблито! – представился высокий паренек. Ему было лет двенадцать-тринадцать. Под его черными, давно не стриженными вьющимися волосами, падавшими на лоб, неожиданно ярко голубели большие глаза. Дочерна загорелый мальчик был строен и быстро в движениях.

Тоже смуглый, темноглазый, Энрико был пониже, видимо помоложе и более медлителен, чем его товарищ.

Мальчишки, перебивая друг друга, стали быстро что-то спрашивать. Слов Шухов не разобрал, но понял, что их интересует причина его вынужденной посадки.

– Газолина! (Бензин!) – сказал он грустно и развел руками. – Но газолина!

То и дело листая словарик в поисках нужных слов, но больше прибегая к языку жестов, лётчик узнал от ребят, что их деревня совсем рядом за холмом и что она занята на днях фашистами.

– Их, конечно, наши скоро выбьют отсюда, – уверенно заявил Энрико, – но пока идти туда амиго совиетика нельзя!

– Что же будем делать, друзья? – растерянно спросил Шухов.

У Паблито заблестели глаза:

– Мы вас спрячем и самолет тоже!

Р-5 быстро и ловко замаскировали сеном. «Знал, умница самолет, где остановиться!» – невольно подумал Шухов. Получилось здорово – просто стог подвинулся в сторону метра на два. Спрятав внутри себя самолет, он стал таким же аккуратным, каким был и раньше, только, может быть, чуть побольше.

Договорились, что лётчик будет ждать, зарывшись в сено до темноты, пока не придут за ним мальчики.

* * *

…При бледном свете луны, пробивавшемся сквозь маленькое окошко чердака, устроили настоящий пир. Паблито принес миску еще дымящихся бобов, большой кусок овечьего сыра, краюху хлеба. лётчик извлек из НЗ – неприкосновенного запаса – батон копченой колбасы, пачку печенья и открыл банку сохранившихся у него советских шпрот. Четвертый участник пиршества, дед Паблито, сухонький, сморщенный старик, приволок бутыль вина чуть ли не с него ростом. Про деда мальчик сказал:

– У меня нет от него секретов. Он нам во всем поможет!

Нельзя сказать, что за ужином была оживленная беседа, но все-таки кое-что рассказывали и понимали друг друга. Шухов узнал, что находится в старом крестьянском доме, хозяином которого был дед Паблито. Его сын и отец мальчика, тоже земледелец, сражался в рядах республиканцев под Мадридом.

– Падре – коммунист! – с гордостью сказал Паблито.

В доме еще были его бабушка и мать, но, по мнению мальчика, «у женщин длинный язык» и поэтому их лучше не посвящать в тайну.

Старик согласно кивал головой и помалкивал.

Когда «гости» ушли, Шухов огляделся. Чердак был просторный, заваленный сеном и разной рухлядью – ломаными лопатами, старыми мотыгами, дырявыми бочонками. В угол на охапку сена Паблито бросил одеяло и подушку.

Дом был сложен много десятилетий назад из больших нетесаных камней. «Стены выдержат прямое попадание снаряда. Настоящая крепость!» – решил Шухов и лег спать. Он долго не мог заснуть. Внизу под ним шумно жевала и вздыхала корова…

Прошло двое суток невольного заточения летчика. Паблито и Энрико часто навещали его, приносили еду и сообщали последние новости. Они не раз бегали к самолету, ставшему стогом сена, – все там было в порядке. Появлялся на чердаке и старик, молча и крепко пожимал руку Шухову, крестил его и уходил.

Предутреннюю тишину нарушили винтовочные выстрелы. Затем просвистел и где-то совсем близко разорвался снаряд. Глухо заговорили пушки. Рядом затарахтел пулемет.

Шухов бросился к слуховому окошку. Отсюда просматривался кусок неба со шпилем белой колокольни и отрезок деревенской улицы.

Светало. Стало видно, как с колокольни по наступавшим бьет пулемет. Эх, забраться бы сейчас туда и заставить замолчать

проклятого пулеметчика! Шухов нащупал в кармане пистолет. Нет, он не имеет права ввязываться в бой. Больше, чем его жизнь, республике нужен самолет. Его обязательно надо пригнать на аэродром! Пулеметчика снимут другие. И в самом деле, к колокольне, крадучись вдоль стен домов, пробирались крестьяне. Среди них Шухов увидел и старого хозяина дома, в котором он нашел приют. Дед был вооружен охотничьим ружьем.

Минут через пять пулемет на колокольне смолк.

Вскоре деревня заполнилась шумом моторов и лязгом железа о булыжник мостовой. Шли танки Двенадцатой бригады.

На чердак влетел Паблито и, крича: «Виктория! Виктория!» (Победа!), потащил летчика вниз.

По деревне с песнями шли бойцы-интернационалисты:

С дальней родины мы ничего не взяли,

Только в сердце ненависть горит.

Но отчизны мы не потеряли:

Наша родина теперь – Мадрид!

Шухов видел, как в открытом автомобиле проехал генерал Лукач. Он крикнул ему вслед приветствие, но его не услышали. Народный генерал спешил гнать врага дальше…

На прощание Шухов снял свои наручные часы со светящимися стрелками на черном циферблате и застегнул ремешок на узком запястье Паблито.

Мальчик запрыгал от радости.

– Возьми, парень, подарок от русского коммуниста – сыну испанского коммуниста!

Паблито вскинул сжатый кулак и крикнул:

– Вива! Но пасаран!

Энрико был подарен карманный компас.

Вся деревня пришла провожать «авиадоре русо». Оказалось, что никто не знал, какая «начинка» у большого стога сена. Крестьяне, по указанию Шухова, оттащили в сторону камни, расчистили дорожку для взлета. Паблито и Энрико, очень гордые доверием, тщательно вымыли самолет. Воду им таскали все мальчишки деревни. Не отставали от них и девчонки. Они украсили «Красного чертенка» цветами.

Женщины, не обращая внимания на протесты летчика, запихивали в самолет головки сыра, апельсины, бутыли с вином.

Когда все было готово к отлету, все, кроме самого главного – горючего, появился молчаливый дед. Он важно шагал около мула, по бокам которого свешивались плетеные корзинки. В каждой из них было по большой банке с бензином.

Дед, не говоря ни слова, встряхнул руку летчику. Затем скинул свою широкополую соломенную шляпу, приподнялся на

цыпочки и крепко поцеловал Шухова.

…На аэродроме «Четырех ветров» под Мадридом уже перестали ждать возвращения самолета, доставившего профессора на Харамский фронт. Из штаба генерала Лукача сообщали о вылете самолета в обратный путь, а самолета нет и нет. Уже вернулся в Мадрид на санитарном автомобиле американский хирург и привез своего пациента – француза Анри, который пошел на поправку.

Самолет Р-5 решили списать, а пилота Хосе включить в список без вести пропавших. В штабе составлялось печальное письмо на родину.

И качали же товарищи Шухова, когда он, по всем правилам приземлив самолет на три точки, как ни в чем не бывало спрыгнул на зеленое поле. Чуть шею ему не свернули.

Механик Карлос сразу и плакал и смеялся. Он никак не мог пробиться сквозь толпу, окружавшую самолет. Когда все-таки ему это удалось, он не только, вопреки уставу, расцеловал давно не бритые щеки своего командира, но и чмокнул красного чертенка на борту машины.

– Порррьядокс! – визжал ошалелый от радости Карлос.

– Совсем не порядок! Врет бензомер, – охладил его пыл Шухов. – Показывает больше, чем есть в наличии. Проверь бензомер!

На следующее утро Р-5 ушел в очередной разведывательный полет.

Вскоре на руке камарадо Хосс опять затикали часы – золотые, именные – награда республиканского правительства.

Шел мокрый снег

На смену короткой, гнилой испанской зиме пришла похожая на осень холодная, слякотная весна. День-деньской шли дожди вперемежку с мокрым снегом. Солнце редко проглядывало из-за туч, низко прикрывших долины и ущелья. Реки Тахо, Тохунья и Хенарес, берущие свое начало в горах хребта, вышли из берегов. Земля в районе Гвадалахары превратилась в жидкое месиво из глины, воды и еще не растаявшего снега.

С раскисшего аэродрома не взлететь самолету. «Чатос», «москас», бомбардировщики СБ, которых здесь стали называть «катюшами», стоят без дела, увязнув колесами в красной испанской глине. Рядом с ними десяток новеньких Р-5. Они совсем недавно прибыли из Советского Союза по просьбе генерала Дугласа. Главный советник по авиации, не раз поднимавшийся в небо на «Красном чертенке», убедился в незаменимости сравнительно быстрого, выносливого, неприхотливого Р-5.

На аэродроме Алкала-де-Энарес собраны самолеты со всей Испании. Но свинцовое, нелетное небо прижимает их к земле. Не умолкает барабанная дробь тяжелых дождевых капель по плоскостям мокрых машин.

Летать нельзя, а летать надо, как никогда!

Итальянские войска вторглись в пределы Испании и начинали наступление на Мадрид со стороны Гвадалахары. Пять больших пароходов, охраняемых чуть ли не всем военным флотом Италии, доставили дивизии с пышными названиями «Черное пламя», «Божья воля», «Черные стрелы», множество орудий, танков, самолетов, автомашин.

У республиканцев на этом участке фронта было совсем мало защитников. Срочно сюда перебросили закаленную в боях, никогда не отступавшую бригаду генерала Лукача.

Силы все-таки были неравные. На каждого бойца за свободу наступало семь итальянских захватчиков. На танк республиканцев приходилось восемь танков фашистов. Пулеметов у оккупантов было в десять раз больше, орудий – в пять раз.

По пояс в жидкой грязи, простуженные, прикрываясь насквозь промокшими одеялами, часто без горячей пищи и сухого ночлега, республиканцы стойко и бесстрашно отражали атаки. Но все-таки в первые дни боев итальянцы немного продвинулись вперед.

Республиканцы ждали помощи с неба. А дожди все шли и шли, то достигая силы ливня, то немного утихая.

Дуглас со своими помощниками, с трудом вытягивая ноги из

чавкающей грязи, вышел на небольшой холмик на краю летного поля. Здесь было чуть посуше.

– Вот отсюда и попробуем взлететь! – решил генерал.

– Не хватит места для разбега, – возразил военный инженер.

– Думаю, что «эр пятый» оторвется. Полечу с Шуховым!

На бугорок на руках втащили самолет с красным чертенком на борту. Сняли пулемет, чтобы облегчить вес машины. Слили горючее, оставив только на час полета.

Самолет неуклюже побежал по узкой и короткой полосе, кончавшейся оврагом. Через две-три секунды поднялся хвост, оставалось оторвать машину от земли. Но вот она уже пробежала половину дорожки, а скорость еще недостаточна – сто километров. Мало! Сто десять… Еще немного – сто двадцать. Мелькнул обрыв. Самолет повис в воздухе.

Шухов плавно потянул ручку на себя, и Р-5 полез ввысь.

Шел мокрый снег, залепляя козырек кабины. Серые облака нависли над самой землей. Самолет как будто пробивался сквозь вату.

Дуглас взглянул на часы и дал знак пилоту снижаться. До земли было не более полутораста метров, когда чуть просветлело. Опасаться вражеских истребителей было нечего. «Только сумасшедшие летают в такую погоду», – сказал Карлос своему командиру перед вылетом. Может быть, он и был прав.

Вправо от самолета широкое шоссе Мадрид – Париж. Надо подойти к нему поближе. Самолет на бреющем полете с ревом пронесся над дорогой. Она вся забита машинами. Грузовики с солдатами идут по четыре в ряд. Их несколько сотен. С неба увидели и танки, и артиллерийские батареи, и батальоны пехоты, продвигавшиеся в глубь страны.

Медлить нельзя ни часа. Вернувшись на аэродром, Дуглас провел короткий митинг.

– Говорят, в дождь никто и нигде не летает, – говорил он летчикам и механикам. – А теперь будут летать… в Испании советские добровольцы. Иного выхода у нас нет. Ждать погоды нам не позволяет наша совесть. И грязь нам не будет помехой… Мы участвуем в народной войне, и народ нам поможет. Позовем население городка. Где можно, утрамбуем землю, а где нельзя, положим доски, солому, хворост… Мы должны пообломать черные стрелы и погасить черное пламя…

Уговаривать испанцев не пришлось. На аэродром пришли сотни людей – мужчины, женщины, старики, дети. Под нескончаемым моросящим дождем все работали не щадя сил. Кто посильнее – трамбовали землю, остальные заготовляли хворост, привозили из крестьянских дворов солому, таскали на носилках и

в корзинах песок. Сооружались невиданные хворосто-соломенные взлетные полосы.

Шухов еще раз поднимал свой самолет в разведку. Вернувшись, прямо под крылом он расстелил на мокрой земле карту:

– Вот здесь скопление противника!

Люди, помогавшие «пилотос», не ушли с аэродрома и на руках вынесли боевые машины от стоянок к старту. К каждому истребителю подвесили по две пятидесятикилограммовые бомбы. Р-5 взял бомбы поменьше весом.

Тридцать машин одна за другой поднялись в сумрачное небо и сразу скрылись из виду за плотной дождевой завесой.

Добровольные помощники, торопясь, начали приводить в порядок взлетную дорожку. Хворост и песок были заготовлены заранее. Надо было успеть все сделать к возвращению самолетов.

Вынырнув из-за нависших над самой землей туч, самолеты, сея огонь и смерть, вихрем пронеслись над головами итальянцев. Истребители выполняли роль штурмовиков, которых не было в Испании. Как и намечалось приказом, в голове и хвосте вражеской колонны одновременно взорвались брошенные бомбы и взметнулись столбы пламени. Итальянцы оказались в мышеловке. Им был прегражден путь и вперед и назад. На шоссе творилось что-то невообразимое. Водители бросили рули, и неуправляемые машины сваливались в кювет, сталкивались, громоздились одна на другую, словно им пришла вздорная мысль поиграть в чехарду. Солдаты поднимали вверх руки, как бы сдаваясь грозному небу.

Истребители, пройдя вдоль колонны, развернулись и вновь пошли косить итальянцев.

Рев моторов, шум дождя, взрывы бомб, трескотня пулеметов слились с криками ужаса, воплями раненых.

Разгром завершила эскадрилья Р-5. Когда уже ушли истребители, подоспели более тихоходные "стрекозы". На минуту-другую на затихшем шоссе снова ахнули бомбы и застучал свинцовый град…

Вернувшись со штурмовки, Дуглас приказал телефонисту:

– Соедините с Двенадцатой!

– Генерал Лукач на проводе!

– Мате! Не теряйте время! На восемьдесят третьем километре шоссе заварили кашу из машин и людей. Спешите расхлебывать!

Интербригадовцы закрепили успех летчиков.

Это было только началам. Продолжались дожди, земля по-прежнему была рыхлой и влажной, но авиация республиканцев не давала противнику ни минуты передышки. Когда самолеты

возвращались с задания, с их колес счищали пудовые комья грязи.

Истребители действовали группами в четыре-пять машин. Пока одна группа держала противника под огнем, вторая летела ему навстречу, а третья заправлялась горючим и загружалась боеприпасами. Совсем как конвейер на заводе. И этот авиационный конвейер действовал бесперебойно. Самолеты штурмовали моторизованные колонны, мешали их продвижению, срывали атаки и здорово помогали республиканским бойцам.

Эскадрилья Р-5 делала по пять-шесть вылетов в день. «Дьяболито рохо», благодаря стараниям неутомимого Карлоса, всегда был готов лететь на штурмовку, хотя и не раз по его возвращении механик находил пулевые отверстия в обшивке. Не надо забывать, что славный самолет все-таки был сделан из дерева и полотна. Правда, «лечить» его мелкие раны были не так-то трудно. «Лекарством» были кусочки фанеры и клей.

Для итальянских и немецких летчиков погода была неподходящей. Они, «как положено», не поднимались в дождь. А в редкие светлые часы «хейнкелей» и «фиатов» в небе Гвадалахары уничтожали И-15 и И-16.

Самолеты, подоспевшие танки, тоже советские, и героические бойцы – испанцы и интербригадовцы – одержали под Гвадалахарой блистательную победу.

Еще одно большое наступление на Мадрид потерпело крах.

Победу под Гвадалахарой шумно праздновали во всех городах свободной Республики Испании и даже проводили по этому поводу «фестивали музыки и пляски».

Летчикам-добровольцам было не до песен и танцев. Они не успели даже как следует отоспаться. С аэродрома Алкала-де-Энарес они перегоняли свои самолеты на другие участки фронта, где их с нетерпением ждали.

Война продолжалась.

Улетели и Шухов с Карлосом.

По дороге им не повезло. Самолет обстреляли зенитчики. Неожиданно напоролись на заградительный огонь батареи, перебиравшейся на новые позиции.

Фашисты стреляли не очень метко. Самолет в зоне попадания был считанные минуты. лётчик сумел, резко бросив в сторону и прижав к земле, вывести самолет из-под обстрела. Но Шухова все-таки кольнуло в левую ногу. На брюках показалось и стало расширяться бурое кровавое пятно. Вначале он не почувствовал острой боли, настолько были у него напряжены нервы, но очень скоро нога ниже колена нестерпимо заныла и вся штанина стала мокрой от крови. К тому же всегда «дисциплинированный»

самолет стал плохо вести себя, не слушался рулей, а лететь до места назначения еще далеко. Хорошо, что Шухов вспомнил про запасной аэродром, километрах в десяти в стороне от курса.

Конец славной жизни

Рядом с небольшой деревней, в центре которой высилась колокольня старинной церкви, уже зеленело ровное поле. Здесь, южнее Гвадалахары, было теплее, и трава появилась раньше. Самолеты на аэродроме стояли в капонирах – укрытиях от осколков вражеских бомб. Это были вырытые в земле пологие щели, отдельные на каждую машину. С верху их затягивали маскировочными сетями.

В большой палатке, поставленной в конце аэродрома, расположились ремонтные мастерские. Около них стояли покалеченные машины, и среди них «Красный чертенок». Тридцать две пробоины насчитал Карлос в его плоскостях и фюзеляже. Пуля попала в одну из тяг управления рулем поворота, и та держалась на честном слове.

Мотор, давно отработавший положенное ему время, решили перебрать и подремонтировать, – может быть, еще проработает несколько десятков часов.

Лечились и самолет, и его командир.

Рана на ноге Шухова оказалась легкой, но затягивалась медленно. Он лежал, скучая, в доме деревенского старосты, но старался после каждого дневного посещения фельдшера удирать к товарищам.

Карлос смастерил ему костыль, и, опираясь на него, лётчик ковылял на аэродром.

В светлое апрельское утро за Хосе зашел Карлос. Синее небо было совсем чистое. Такая погода радует пилота, когда он работает на пассажирской линии.

На войне ценно всякое облачко, за которым, в случае надобности, можно укрыться.

Когда лётчик с механиком медленно пересекали площадь перед костелом, в небе зарокотали моторы. Было видно, как с аэродрома стремительно взлетели истребители и, круто развернувшись, ушли в сторону Мадрида.

Друзья только дошли до летного поля, когда на горизонте опять показались самолеты.

– Наши возвращаются, – удивился Шухов.-Почему так скоро?

– Это не наши! Это фашисты! Они летят бомбить аэродром! И некому их встретить! – завопил Карлос и стремглав помчался.

– Ты куда? – крикнул вдогонку Шухов.

– Спасать машину! Заведу ее в капонир!

Механик не добежал.

Три «юнкерса», пикируя один за другим, начали бомбежку

аэродрома.

Шухов увидел, как от первого из снижающихся бомбовозов отделилась черная груша и медленно, как ему показалось, пошла к земле. Летчику почудилось, что бомба падает ему прямо на голову, и он закрыл глаза. В то же мгновение его оглушило, и невидимая сила взрывной волны встряхнула и отбросила далеко в сторону. Он упал, больно ушиб раненую ногу и все еще с закрытыми глазами, как слепой, стал шарить руками вокруг себя, ища костыль.

Когда Шухов решился открыть глаза, то увидел впереди себя, почти в центре летного поля, поднявшийся к небу огненно-дымный столб.

Грохнули еще несколько взрывов, и выросли такие же столбы пламени и развороченной земли. Затем все обширное летное поле затянуло густым дымом.

Шухов лежал, прижавшись к земле-спасительнице, и ждал новых взрывов. Но их не было. В небе уже стихал рев моторов удаляющихся бомбардировщиков с черными крестами на крыльях.

И тогда на земле послышались тревожные крики людей.

«Кажется, на этот раз пронесло мимо меня! – мелькнуло в голове Шухова. – А что с Карлосом?»

Легкий ветерок быстро разорвал дымовую завесу и разметал клочья ее по ослепительно голубому небосводу. Стали видны еще курившиеся дымком воронки на опаленной траве. Их было с десяток в одном конце аэродрома, почти все они темнели. «Не так страшен черт, как его малюют. Садиться можно. – с профессиональной привычкой оценил обстановку летчик. – Места для приземления истребителей, которые вот-вот вернутся, вполне достаточно».

Там, где была палатка ремонтной мастерской, догорал костер. Вместо стоявших там самолетов – груды щепок, обрывков полотна, искореженного железа.

Кончилась славная жизнь и самолета с красным чертенком на борту.

А где же Карлос? Шухов приподнялся, опершись на локти, и увидел такое, что его заставило вскочить на ноги. Забыв про больную ногу, он побежал, размахивая костылем.

Шагах в двадцати от того места, где стоял несколько минут назад самолет Р-5, лежал, раскинув руки и уткнув лицо в траву, его механик.

Товарищи укладывали Карлоса на носилки. Вся голова его была в крови. Видимо, не один осколок бомбы поразил молодого испанца, спешившего спасти свою машину.

Нет его, нет и самолета!

Шухов бежал навстречу людям и плакал навзрыд, не стыдясь своих слез.

Карлос уже никогда не будет теперь куда-то спешить, копаться в моторе, в который был просто влюблен. Никто не услышит больше его возгласа «Порррьядокс!», Шухов лучше всех знал, каким замечательным человеком был этот совсем молодой свободолюбивый испанец, с золотыми руками, светлой головой и добрым сердцем. Он надеялся после окончания войны поступить в институт, стать авиационным инженером. И еще мечтал Карлос обязательно побывать в Москве, о которой он столько слышал замечательного, и поэтому старательно изучал русский язык.

Маленького веселого механика любили все, кто его хоть немножко знал. Недолго он пробыл в селе у аэродрома, но успел завести себе здесь много друзей.

Карлоса хоронили как народного героя. Жители села в темной одежде выстроились в две шеренги почетным караулом вдоль его последней дороги. На домах были приспущены флаги республиканской Испании, увитые траурными черными лентами. Долго и печально звонили церковные колокола. Из лучшего дома в деревне – старейшины – летчики вынесли гроб. На старинном сельском кладбище был дан салют из винтовок и охотничьих ружей.

Убийцы Карлоса не остались безнаказанными. «Курносые», возвращаясь с задания, как следует встретили «юнкерсов», налетавших на их аэродром.

В воздушной схватке были сбиты два бомбовоза. Третий сумел удрать.

Бортовой журнал

Пока не успели убрать обломки «Красного чертенка», Шухов на память о верном боевом друге снял с него чудом уцелевший компас. Прихватил он и формуляр – бортовой журнал. В серую тетрадку штабными командирами была записана вся «биография» боевой машины. У этого Р-5 было немало и побед и ранений.

Обломок пропеллера лётчик установил на могиле механика.

…Через несколько месяцев Шухов возвратился на Родину. Он зашел ко мне рассказать о судьбе самолета, который был одинаково дорог нам обоим. С волнением я перелистывал бортовой журнал нашего самолета. Он летал и над льдами северных морей, и в небе знойной Испании, спасал друзей и уничтожал врагов, нес и мирную и военную службу. Завидная судьба!

На обороте обложки самолетного формуляра была приклеена фотография молодого красивого человека в комбинезоне, стоящего у крыла самолета. Он счастливо улыбался.

– Кто это?

– Мой друг Карлос. В моем сознании он неотделим от машины, на которой мы летали! Поэтому я и прикрепил сюда этот любительский снимок.

Здесь же я нашел и вырезку из газеты. И она тоже здесь была уместна. Это – стихотворение Михаила Исаковского:

Склоняя свои боевые знамена,
Испания молча скорбит:
Наш Лукач на знойной земле Арагона
Фашистским снарядом убит.
….
Он умер за то, чтоб земля расцветала,
Чтоб дети спокойно росли…
До самой Валенсии гроб генерала
Бойцы на руках пронесли.
Страна своего схоронила героя,
Плотнее сомкнулись штыки.
Лежит он, но имя его боевое
Ведет в наступленье полки…

Двенадцатая интернациональная бригада, созданная генералом Лукачей, героически сражалась до конца войны, которая продолжалась почти три года. К концу ее республиканцам нечем было воевать. Не хватало всего – патронов и ботинок, продовольствия и самолетов, лекарств и бензина.

Против республиканцев воевали не только войска испанских

фашистов, головорезы Гитлера и чернорубашечники Муссолини. Им помогали правительства капиталистических стран – Англии, Франции, Соединенных Штатов Америки. Громогласно заявив о своем «невмешательстве», они не пропускали на Пиренейский полуостров оружие и боеприпасы, закупленные республиканцами в Советском Союзе. Свободная Испания оказалась в кольце блокады.

Прошло сорок лет с памятных дней первой антифашистской войны. Гордый и свободолюбивый народ Испании не смирился с фашистским порабощением. Бурлят, клокочут, бастуют, выходят на демонстрации простые люди Испании, бастуют рабочие, и их бросают в тюрьмы.

И, быть может, мальчик Паблито, спасший летчика-добровольца, теперь уже взрослый человек Пабло, сидит в тюрьме или руководит забастовкой на каком-нибудь заводе или руднике. Если он жив, то, наверное, ведет подпольную работу, продолжая дело отца.

Народ Испании борется и наверняка победит!

* * *

…Компас с приборной доски и бортовой журнал «М-10-94», бывшего «Красным чертенком», хранятся теперь за стеклом витрины в одном из авиационных музеев. «Родственников» его не осталось, хотя их искали по всей стране. В этом музее на открытой площадке стоят самолеты разных годов. Р-5 нет среди них. Ни один Р-5 не дожил до естественной «старости». Все они кончили жизнь на боевом посту, участвуя в трех войнах. В 1938 году эскадрильи этих машин помогали наземным войскам в сражении у Халхин-Гола с японскими захватчиками. В 1939 году громили с неба укрепления белофиннов на Карельском перешейке.

Все годы Великой Отечественной войны Р-5 использовались для связи, разведки и как ночные бомбардировщики. Они доставляли в тыл к партизанам оружие, патроны, лекарства, газеты и вывозили на Большую землю раненых бойцов.

Самолет Поликарпова больше десяти лет верой и правдой служил в боевом и мирном небе Родины. Р-5 – пример редкого в авиации долголетия.

На оранжевой машине

В первые дни боев с белофиннами я пришел к наркому обороны.

– Разрешите мне выполнить свой долг, – попросил я Климента Ефремовича.

В кабинете наркома сидел черноволосый, молодой еще человек с удивительно мягкой улыбкой на очень красивом, энергичном лице. Рядом с его стулом стояли костыли. Я догадался, что это – недавно назначенный командующий Военно-Воздушными Силами, командарм второго ранга Смушкевич.

– Как вы думаете, Яков Владимирович, – обратился к нему Ворошилов, – пустить Водопьянова на фронт или не пустить?

– Обязательно пустить, – серьезно сказал Смушкевич. – Нам там полярные летчики будут очень нужны…

Нарком направил мой экипаж в Петрозаводск, в распоряжение командующего армией.

– Мы с вами там встретимся, – сказал Смушкевич, пожимая мне руку. – Желаю боевой удачи!

По распоряжению Смушкевича по пути на фронт я залетел в авиационную часть и установил на своем ТБ-3 бомбодержатели. Командир части откомандировал с нами двух стрелков и специалистов по вооружению.

В Петрозаводск мы прилетели во всеоружии. На аэродроме летчики и механики обступили наш самолет. Увидев бомбодержателя на ярко-оранжевой машине, они с удивлением спросили, не думаем ли мы совершать на ней боевые полеты.

– Да вас на такой «корове» сразу же собьют, – уверенно заявил командир полка. – Какова скорость вашего самолета?

– Сто семьдесят километров.

Все рассмеялись.

– Да… далеко на нем не уедешь! Больно неповоротлив, да и приметен. Разве только ночью…

– Ночью так ночью, – покорно сказал я.

Но лишь на словах было легко смириться. На другой день на рассвете все самолеты пошли на боевые задания. Они возвращались, нагружались бомбами и летели вновь. Боевая жизнь была в полном разгаре. А мы сидели на аэродроме.

– Товарищ командир! Мы что – прилетели сюда смотреть, как другие бомбят? Бомбы подвешены, моторы в полной готовности!

– Полетим ночью, – ответил я.

– Ночью мы и так полетим, – упорствовали мои ребята. – Давайте днем!

Мне и самому не терпелось полететь.

– Хорошо! Заводите моторы, а я пойду на командный пункт, получу боевое задание.

После этого путей к отступлению у меня не было.

Откуда взялось красноречие, сам не знаю, но командира я уговорил. Через час наш самолет был в воздухе.

Дополнительная нагрузка изменила летные качества машины: скорость упала до ста пятидесяти километров, высота также набиралась медленно. Но бомб мы взяли много.

Пролетаем линию фронта. День ясный, впереди виднеется цель.

На маленькой станции груда какого-то имущества, покрытая брезентом. Одна за другой посыпались на брезент наши бомбы. Что там творилось! Все белое стало черным. Несколько бомб упало прямо на железнодорожное полотно. Оказалось, что, разбив линию, мы отрезали путь к отступлению финского бронепоезда.

Потом мы наловчились: стали делать по два вылета в день.

Однажды командир части получил задание разбомбить укрепление врага.

– Хорошо бы, – обратился он ко мне, – слетать раза два на вашем самолете и сбросить тонн десять взрывчатки.

Я вспомнил, как он обозвал мою машину «коровой», и говорю:

– Летите со мной. Места вы знаете хорошо. И результат бомбежки увидите сами.

– С удовольствием.

– Только, – говорю, – мы будем летать на «корове», как бы чего не вышло.

Он посмотрел на меня и улыбнулся.

Через час полетели. Задачу выполнили, но нас сильно обстреляли, привезли несколько пробоин.

Пошли во второй раз, поднялись выше облаков, в их разрывах сравнительно легко нашли цель. Груз лег там, где ему полагалось. Стал я разворачивать машину, чтобы идти обратно, смотрю – со стороны Финляндии с бешеной скоростью приближаются два истребителя. Стрелки приготовились к встрече. Я ушел в облака. Лечу по приборам, ныряя из одного облака в другое. Прошло с четверть часа. «Ну, думаю, отстали». Вылезаю из облаков, а истребители тут как тут, едва не задевают нас колесами. Оказалось, что истребители-то были наши. Узнав мой самолет, они повернули обратно…

Когда командование выяснило через пленных, что за моей оранжевой машиной охотятся, нам запретили летать днем.

А вскоре ударили сильные морозы. Водомаслогрейки не

успевали обслуживать все самолеты, вода мерзла на лету. Вот тут-то и пригодился наш полярный опыт – ведь мы могли летать при любом морозе. Наш самолет не нуждался в водомаслогрейке, вместо воды мы заливали в моторы антифриз, а за час до вылета механики полярными авиационными лампами АПЛ подогревали моторы. Одновременно грелось и масло.

Я подумал о том, что наш полярный опыт следует широко применять на фронте, и полетел в Москву доложить о моем плане. Ворошилов и Смушкевич одобрили эту затею, по их указанию были заказаны на заводе авиационно-подогревательные лампы. В течение двух недель все авиационные соединения, действовавшие на белофинском фронте, получили подогреватели. Боевые машины стали подниматься в воздух в любой мороз.

Рейды в тылы врага. Последняя ледовая разведка

…В июне сорок первого года экипаж моего самолета получил задание обследовать с воздуха ледовую обстановку в Карском море. Вылетев из Москвы на гидроплане, через несколько дней мы совершили посадку на плесе Большого Енисея, близ полярного города Игарка. Здесь была наша база.

В Игарке шла полным ходом подготовка к навигации. День и ночь работали лесозаводы. На пристанях и причалах расчищали место для приемки океанских пароходов.

Солнце, светившее круглые сутки, давало возможность авиации работать непрерывно. После очередного многочасового полета над еще не тронутыми солнцем ледяными полями Карского моря мы увидели рядом с нашей стоянкой покачивающийся на воде самолет известного полярного летчика Ивана Ивановича Черевичного.

– Дорогие друзья! Давайте соревноваться, – предложил он, – кто из нас совершит более длительный полет?

Мы вступили с ним в социалистическое соревнование.

Надо сказать, что незадолго до этого Черевичный поставил арктический рекорд, пробыв в воздухе непрерывно двадцать три часа.

Двадцать первого июня с наполненными до отказа баками мы вылетели на ледовую разведку. В составе экипажа были второй пилот Эндель Пусэп, штурман Александр Штепенко, радист Василий Богданов.

Под крылом самолета проплывали льды. Я и Пусэп сменяли друг друга у штурвала, Штепенко, не отрываясь от карты, отмечал состояние льдов. Мы собрали очень ценные сведения и попутно выполнили другое, очень приятное для нас поручение: сбросили зимовщикам полярных станций посылки, газеты и письма.

Непрерывный двадцатипятичасовой полет подходил к концу. Мы возвращались в Игарку, когда Богданов связался с самолетом Черевичного, находившимся в то время над морем Лаптевых.

– Ваш рекорд побит!

Черевичный тут же ответил:

– Знаю это и поздравляю. Мой радист следил за вами с начала вылета. Но вы особенно не радуйтесь. Через несколько дней я все равно перекрою ваш рекорд.

– Что ж, будем соревноваться дальше, – согласились мы.

Но соревноваться нам не пришлось.

На последних каплях бензина дошли домой. Наша летающая лодка коснулась днищем воды Енисея и, пробежав по ней, остановилась.

Кругом – ни живой души. Словно вся Игарка вымерла. В битком набитой гостинице Аэрофлота никто не обратил внимания на наш приход, будто мы и не вернулись из более чем суточного полета над отдаленными пунктами Арктики. Но через несколько секунд мы и сами забыли про рекордный рейс, услышав о нападении фашистов на нашу страну.

Я тут же заявил товарищам:

– Ледовая разведка окончена. Полетим защищать Родину!

Усталость как рукой сияло. Мы стали готовиться к вылету в Москву. Погода на трассе по мирному времени была неважная, ну а сейчас – сойдет!

Когда после нескольких часов полета штурман вывел нас точно на Архангельск, я сказал Штепенко:

– Вот так бы на Берлин выйти!

– Выйдем и на Берлин, – уверенно ответил Александр Павлович, собирая свои карты.

Первая дивизия АДД

Перед самой Москвой неожиданно вынырнул юркий истребитель и, качая крыльями, проскочил у нас под носом. Что ему надо?

– Приглашает следовать за собой, хочет нас посадить, – говорит Пусэп, – видно, за чужака принял.

– Куда посадить, кругом земля, слепой он, что ли?

Истребитель подстроился к нам. Я открыл верхний люк и вылез по самые плечи навстречу ветру. Когда краснозвездный истребитель был совсем близко, я показал рукой на лоб и погрозил кулаком. «Бдительный» лётчик закивал головой: «Понял вас – обознался» - и тут же отвалил в сторону.

Мы сели на Химкинское водохранилище.

– Хорошо бы, Михаил Васильевич, нам не разлучаться, всем экипажем воевать, – сказал Пусэп.

– Воевать всем вместе, вероятно, будет можно, – ответил я. – Пересядем на хорошего «коня», до Берлина на нем доскачем…

Какой командир тяжелого воздушного корабля не мечтал тогда о полете с бомбами к столице фашистского рейха!

В первые месяцы войны гитлеровские «мастера пропаганды», да и сам фюрер кричали по радио на весь мир о том, что, дескать, берлинское небо наглухо закрыто для советских летчиков. А в это время в Москве в тиши кабинетов Генштаба планировались бомбовые удары по фашистской столице.

Высшее командование решило использовать для полетов на Берлин четырехмоторные бомбардировщики ПЕ-8 с дизельными двигателями. Эти двигатели были последней авиационной новинкой, еще недостаточно проверенной в условиях длительной эксплуатации. Они причиняли нам уйму неприятностей. Особенно плохо они вели себя на больших высотах, где им не хватало воздуха. Моторы «задыхались» и останавливались.

Первая дивизия авиации дальнего действия, командовать которой назначили меня, дислоцировалась на одном из заводских аэродромов. Отсюда ежедневно поднимались и уходили в зону тренировочных полетов ширококрылые могучие воздушные корабли с ненадежными дизельными двигателями, и в воздухе все время случались ЧП.

Каждое утро я докладывал в Кремль о количестве самолетов, готовых к выполнению боевого задания, и все время цифры разные. Сегодня девятнадцать, завтра – тринадцать, послезавтра – шестнадцать…

Завод работает день и ночь. Стук, грохот, скрип, дробь

автоматической клепки беспрерывно слышатся из цехов. Каждый новый бомбардировщик после коротких заводских испытаний передавали нам. Его уже ждал экипаж, который, не мешкая, приступал к изучению нового воздушного корабля.

Людей у нас больше, чем машин. Есть еще «безлошадные» экипажи, которые ждут не дождутся нового самолета и готовы взять его с любыми недоделками, лишь бы не томиться в ожидании, а летать и громить врага.

Личный состав дивизии подобрался замечательный. Здесь собрались летчики со всех концов Советского Союза – из Военно-Воздушных Сил и полярной авиации, лучшие пилоты Гражданского воздушного флота, заводские испытатели, инструкторы авиационных школ. Они прибыли со штурманами, механиками, бортрадистами, с которыми давно уже слетались. Многие из них только на днях сменили кожаные куртки и кепки разных цветов на защитные гимнастерки с голубыми петлицами и синие пилотки.

Асы тяжелой авиации, опытнейшие капитаны крылатых кораблей, отчетливо видели несовершенство новых двигателей, изрядно портивших им кровь еще на тренировочных полетах. Все понимали, но молчали. Каждый в душе надеялся, что именно его дизель не подведет в ответственном полете. Кроме того, мы знали, что нашим дизелям «путевку» в жизнь дал Сталин…

Пока бортмеханики, чертыхаясь, возились с дизелями, летчики и штурманы изучали летные карты районов предполагаемых бомбежек. Цели полетов точно пока никто не знал, но все глаза тянулись к Берлину.

А я продолжал получать самолеты, сколачивать новые экипажи, был занят тысячью больших и малых дел, неизбежных при формировании воинской части, и каждый день сообщал в Ставку о наличии готовых к вылету самолетов. Когда эта цифра достигла двадцати двух, меня вызвали в Москву.

– В ночь с девятого на десятое запланирован рейд на Берлин. Пойдете на ПЕ-8 с дизельными моторами, – сказал Верховный Главнокомандующий, шагая по комнате, и, повернувшись к Молотову, стал диктовать ему приказ: «Комбригу Водопьянову приказываю…»

– Разрешите иметь запасную цель – Штеттин и сбросить на нее бомбы, если не удастся дойти до Берлина, – попросил я.

– Разрешаю… Но обязательно надо дойти, – ответил Сталин.

Он сложил бумажный лист с приказом вчетверо и подчеркнуто торжественно передал мне:

– Держи приказ и действуй!

На фашистскую столицу

…В солнечное утро один за другим ПЕ-8 поднимаются в воздух и берут курс на аэродром подскока. Туда еще накануне улетели штабные офицеры. Они должны были через штаб фронта предупредить все части зенитной артиллерии и истребительной авиации о нашем перелете, чтобы ненароком нас не приняли за немцев.

Все, кажется, были предупреждены, и все же на подходе к аэродрому самолеты были обстреляны нашими зенитчиками. Взаимодействие войск в первые месяцы войны было у нас, нужно прямо сказать, далеко не на высоте.

На аэродром прилетело только восемнадцать самолетов. Четыре из-за неисправности двигателей вернулись назад.

В штабе, разместившемся в школе, флагштурман приколол к классной доске большую карту. Жирная стрела тянулась на ней от нашей границы и упиралась своим острием в Берлин. Дивизия авиации дальнего действия получила первое боевое задание.

У самолетов кипит работа. Летчики помогают оружейникам ввернуть в бомбы взрыватели. Штурманы заканчивают прокладку курса на своих картах, механики еще раз проверяют моторы.

Наконец все готово. Члены экипажей, одетые в меховое обмундирование, выстроились у машин. Еще не наступили поздние августовские сумерки, но уже дан сигнал к старту. Лететь нам далеко, до цели доберемся в полночь.

Разом оглушительно взревела почти сотня мощных моторов, пропеллеры подняли такой ветер, что полегла некошеная трава аэродрома. Через ровные интервалы, как бы нехотя, отрывались от земли тяжелые корабли.

Лететь долго. Пока все спокойно, я думаю о своих друзьях.

В кресле второго пилота сидит невозмутимый Пусэп. У него всегда все в порядке. Он может часами, не видя земли, вести машину по приборам. Родители Пусэпа переехали из Эстонии в Сибирь еще до Октябрьской революции. Эндель Карлович – и прибалтиец и сибиряк одновременно.

Позади меня отстукивает ключом радист Богданов. С ним, так же как со старшим бортмехаником Флегонтом Бассейном, я много летал в Арктике и на белофинском фронте.

Впереди меня, в штурманской рубке «колдует» над картами Штепенко, человек невысокого роста, но богатырь по духу, ставший вскоре Героем Советского Союза. Он – живое опровержение широко бытовавшего мнения о том, что героем может стать только физически сильный человек, этакий супермен

со стальной мускулатурой. Про Штепенко в шутку говорят: «Как в таком маленьком столько смелости!» Александр Павлович – блестящий штурман. Меня всегда восхищала точность, с которой он приводит самолет к цели, а также хладнокровие, не покидавшее его во время самых сложных переделок.

Штепенко пришел в авиацию, как и я, деревенским парнишкой, только значительно позже меня и поэтому более грамотным. Он попал в военно-морскую школу радистов. После окончания учебы его направили в гидроавиацию. Тогда только еще начали устанавливать рации на самолетах.

Однажды под Севастополем, где Штепенко оборудовал первый в нашей стране радиомаяк, приехал полярный лётчик Борис Григорьевич Чухновский. Он сделал доклад о своих полетах на Крайнем Севере. Послушал его Штепенко и «заболел» Арктикой. А тут вскоре началась челюскинская эпопея. Штепенко, изучавший в то время штурманское дело, все свободные часы отдавал чтению книг об Арктике. Его безудержно тянуло в Заполярье.

– Я сидел тогда на берегу Черного моря и думал, – рассказывал он мне однажды, – а может, там у северных морей ничего заманчивого и чудесного нет. Не лучше ли остаться в Крыму и спокойно работать… Нет, надоели мне жаркое солнце, белые камни и синее теплое море… Все больше и больше хочется к вечным снегам и непроходимым льдам, к романтической жизни исследователя Арктики.

После перевода в Москву, в НИИ, Штепенко отправился в Главное управление Северного морского пути.

Нового штурмана охотно зачислили в полярную авиацию, в экипаж известного летчика Павла Головина. С ним он летал по трассе Иркутск – Якутск.

А вот сейчас он ведет самолет на Берлин…

Время от времени по внутреннему телефону я справляюсь о самочувствии экипажа.

На борту одиннадцать человек. Из них – пять стрелков. Наш самолет, как еж колючий, на нем установлены две пушки и три пулемета.

Быстро сгущаются сумерки.

Не успели мы набрать достаточной высоты и выйти к морю, как по нам ударили зенитки. Я с ужасом увидел, как прочерчивает небо светящаяся трасса зенитных снарядов. Кажется, она идет к нашей машине. Но нет. Трасса кончается у самолета, идущего чуть позади и правее моего. Его ведет опытный полярный лётчик Александр Тягунин. ПЕ-8 начинают лизать языки пламени. От самолета отделяются черные фигурки

членов экипажа, и над ними раскрываются парашюты. Как и где они приземлились, мы уже не видели. Горящий самолет огненным комом плюхается в свинцовые воды Балтики. Уже потом мы узнали, что четыре члена экипажа тягунинской машины, в том числе и бортмеханик Петении, летавший со мной на Северный полюс, были убиты осколками снарядов, попавших в самолет. Остальные товарищи благополучно опустились на маленький остров. Наши бойцы окружили гостей с неба и приказали им сдать личное оружие, раздеться и лечь ничком на землю. Только когда подошел командир зенитной батареи, недоразумение выяснилось, и зенитчики стали клясться, что не они сбили этот самолет.

Это все мы узнали позже, а сейчас, уходя от обстрела, лезли вверх.

– Зенитки нас уже не достают! – радостно доложил кормовой стрелок.

– А как там остальные? – спрашиваю я.

– Темно. Не видать!

Высота достигает четырех тысяч метров. Становится трудно дышать, кружится голова. Отдаю приказ надеть кислородные маски. Сразу чувствую облегчение. В самолете тихо. Совсем стемнело.

Сколько раз мне приходилось водить самолет во тьме ночной! Но самая непроглядная ночь с неба всегда отличается от другой, пусть такой же темной ночи. На какой бы высоте ты ни шел, вдруг сверкнет в разрыве облаков случайный огонек… Вот медленно движется конус света от автомобильной фары на дороге… Впереди засияли жемчужной россыпью огни города… И эти далекие огни помогают не только ориентироваться, они поднимают настроение. А прифронтовое небо – безрадостно. Сверху ни зги не видно. На земле все фонари и окна тщательно замаскированы. Тлеющую папиросу – и ту закрывают ладонью. Экипаж воздушного корабля чувствует себя потерянным в этом огромном темном мире. Но темнота, как она ни гнетуща, все же лучше, чем ослепительный фейерверк зенитного обстрела и светлые лучи прожекторов, беспокойно шарящие по черным облакам.

Под нами плотные ровные тучи, скрывшие сушу и море. Мы ничего не видим, но и с земли не видят нас. Над нами бледные и маленькие звезды. Штепенко целится на них секстантом, ориентируется.

Но вот неожиданно обрывается облачная пелена. Половинка луны освещает пустынное море, образуя световую дорожку, подернутую легкой рябью. Вдали темнеет береговая линия, вдоль

которой идет наш маршрут.

– Набирайте еще высоту. Теперь он у нас в руках и никуда не денется, – говорит штурман.

– Кто это – он?

– Берлин!

И снова мы летим во тьме ночной.

– Алло, штурман, сколько до цели?

– Двадцать минут.

В корабле взволнованная, напряженная тишина, которая обычно предшествует чему-то очень шумному и важному, чего все очень ждут. Вдруг эта тишина нарушается, хотя, по существу, становится еще тише. Дело в том, что мы привыкли к монотонному гулу двигателей. И когда меняется ритм моторной песни, ухо воспринимает это как нарушение кажущейся тишины.

Заглох правый двигатель. Я взглянул на альтиметр. Его стрелка перевалила за семь тысяч метров. Опять плохо работает компрессор. Дизелю не хватает воздуха.

Решено идти до цели на трех моторах.

– Внимание, под нами Берлин! Открываю люки, – докладывает Штепенко.

Одна за другой летят вниз бомбы.

Облегченный на четыре тонны самолет взмывает вверх.

И в эту же минуту сотнями огней вспыхивает небо. Лучи прожекторов скользят по облакам, как сумасшедшие бросаются из стороны в сторону. Трассирующие снаряды длинными световыми лентами тянутся со всех сторон вверх, и там, где они скрещиваются, образуется в высоте огненный шатер. К счастью, он светился в стороне от нас. Более крупные снаряды огненными шарами взлетают вверх и на какое-то мгновение останавливаются на предельной для них высоте. Другие же маленькими шаровидными молниями разрываются вокруг нас.

Очень красиво, но чертовски опасно!

Внизу, на земле, среди коробок городских зданий, в каменных ущельях берлинских улиц полыхают пожары, зажженные бомбами с советских самолетов.

Машину бросает. Осколки барабанят по ней. Нельзя долго оставаться в этом участке неба, начиненном огнем, железом, смертью.

– Разворот влево на девяносто градусов, – кричит Штепенко. – Идем домой!

Маневрируя, мы покидаем зону огня.

– Бортмеханики, как у вас дела?

– Дырок многовато. В правой плоскости бак для горючего пробит, а в остальном – порядок.

– Сколько же теперь у нас горючего?

– Часа на четыре лета.

– Маловато. А лететь нам домой пять часов. Пойдем по прямой, будем сокращать расстояние, слышишь, штурман?

Кормовой стрелок, лучше всех нас видевший, что делается позади, докладывает, что самолеты, подоспевшие за нами, продолжают бомбежку Берлина.

Мой самолет с тремя действующими двигателями ложится на новый курс.

«Как дела у товарищей? Может быть, кто-нибудь из них подбит?» Эта тревожная мысль не покидает меня, но ответа на нее я не могу получить. Радиосвязь с землей у нас есть, а вот с кораблями в воздухе ее наладить не удалось. Радиостанции совсем недавно появились на воздушных кораблях. К связи по эфиру еще не успели привыкнуть.

В темноте идем над Германией, но, как эхо берлинской тревоги, на нашем пути то и дело вспыхивают фейерверки зенитных обстрелов. Они не так сильны, как над фашистской столицей, но все-таки могут причинить немалый вред.

По-прежнему идем на трех моторах.

Вот погас позади последний луч прожектора, и опять в свете лупы, вынырнувшей из-за туч, заблистали волны моря.

Вышел весь кислород. Ведем машину на снижение. На высоте четыре тысячи снова заработал правый крайний двигатель.

Тихая ночь, спокойное море…

Настроение у нас приподнятое – выполнен боевой приказ, сброшены «гостинцы» на Берлин, можно сказать, продлен «сезон» бомбежки фашистской столицы, начатый накануне летчиками Балтийского флота.

Вынужденная посадка

Светает, появляются облака. Они напоминают каменные вершины горного хребта. Кажется, сейчас самолет врежется в них и разобьется.

Мощный циклон, как неприступная крепость, преграждает путь. Когда ПЕ-8 врезается в сплошную облачную стену, в кабине появляется снежная пыль.

«Настоящая Арктика», – подумал я. Но на крыльях лед не нарастал, и мы спокойно вели машину сквозь августовскую пургу. Многое повидал я на севере, но такой сильный циклон встретил впервые. За какие-нибудь десять минут в кабину нанесло много снегу, приборы густо покрылись снежной пылью.

В конце концов нам удалось вырваться из снежных объятий, и мы пошли над дождевыми облаками. Самолет вел Пусэп. Когда мы снизились до высоты 1800 метров, отчетливо стала видна земля, изрезанная мелкими полосками пашни, перемежавшимися лесом.

Впереди показалось несколько хуторов, объятых пламенем. Одновременно стали появляться частые клубы дыма, по которым легко можно было догадаться, что мы находимся над линией фронта. Снаряды рвались на западе и на востоке. Стреляли и в нас.

– Под нами Эстония, – услышал я голос штурмана. – Через полчаса будем дома.

Вдруг произошло нечто совершенно невероятное. Как по команде, остановились сразу все четыре мотора. В кабине стало тихо. Высота была всего тысяча восемьсот метров, и самолет быстро снижался. Что предпринять? Прыгать с парашютом – значит попасть в руки к фашистам. Садиться на открытое место – расстреляют. Выход один – сесть на густой лес, подальше от дорог, туда немцы доберутся не скоро. Разобьемся мы или нет, об этом я не думал.

– Приготовиться к посадке на лес, – предупредил я товарищей.

– Куда будем садиться? – спрашивает Пусэп.

– Брось штурвал, сам посажу!

Один за другим люди уходили в заднюю часть самолета, где меньше риска погибнуть при посадке.

Молниеносно сокращалась высота. Слышен был только свист ветра. Лес стремительно летел навстречу. Я выровнял самолет, стараясь как можно больше потерять скорость.

Наша машина сперва хвостом коснулась верхушек деревьев,

потом распростертыми крыльями легла на густой лес. Словно страшная буря пронеслась над лесом, ломая сучья и вырывая с корнем деревья. Сразу наступила тишина. Фюзеляж с исковерканными крыльями опустился до самой земли.

– Товарищи! – крикнул я. – Живы?

– Мы-то живы, – ответил Богданов, – а вы?

– Раз спрашиваю – значит, все в порядке. Вылезайте, приехали!

Богданов выскочил из кабины первым. В одной руке он держал пистолет, в другой гранату. За ним вылезли и остальные. Неподалеку слышались орудийные выстрелы, трещал пулемет.

– Пошли скорее от самолета! Сейчас немцы появятся. Слышите? – сказал Пусэп.

– В таком обмундировании далеко не уйти, – остановил я товарищей, – надо переодеться.

Мы быстро сбросили меховые унты и комбинезоны. Уходя, захватили с собой продукты. Все остальное сожгли. Направление взяли на восток, по ручному компасу.

Дождь постепенно утихал. Сквозь деревья мелькнуло что-то похожее на блиндаж. Решили проверить. Идти в разведку вызвался Штепенко; он взял с собой стрелка. Мы внимательно прислушивались к каждому шороху, готовые броситься на помощь товарищам.

Вернувшись обратно, разведчики сообщили, что около блиндажа они видели немецкого часового. Остальные, вероятно, спали. Время было раннее – пять часов утра.

– А ты уверен, что это немец? – спросил я Штепенко.

– Вот тут, – указал он повыше козырька своей фуражки, – я видел две пуговицы, фуражка у него вроде шлема.

Решили обойти это место и идти дальше. Вскоре мы натолкнулись на полуразрушенные бараки.

Место было открытое. Вокруг ни души. Около бараков валялись в беспорядке поломанные койки. На площадке навалом лежал строительный лес. Очевидно, его приготовили для постройки новых бараков. Тут же помещался тир. Об этом можно было судить по мишеням на почерневших досках.

В одном из бараков мы нашли стенную газету на русском языке. Она была сильно измята и порвана. С трудом разобрали только маленькую статейку «Как обращаться с оружием и как его чистить». Никаких указаний на место, где мы находимся, обнаружить не удалось.

Не успели мы пройти и полкилометра, как натолкнулись на небольшое озеро. Высокий левый берег был покрыт редким сосновым лесом; правый, пологий, зарос травой и мелким

кустарником. Мы пошли правым берегом, чтобы легче было укрыться от вражеских дозоров. Обходить озеро пришлось долго: место оказалось болотистым, надо было прыгать с кочки на кочку, а мы были нагружены продуктами и держали наготове оружие. То и дело проваливались по колено в трясину.

Твердо придерживаясь взятого курса, шли по болотам около четырех часов. Когда наконец выбрались на твердую землю, попали в березовый лес. Идти стало легче.

Показалась лесная просека, столбы телеграфной связи. На столбах, как струны, натянуты провода. К невысокому столбику прибита тонкая дощечка с надписью на эстонском языке. Пусэп прочел: «Ходить по просеке строго воспрещается». И все же мы не могли решить, кто сейчас хозяйничает на этой земле. Ясно было одно: линия фронта проходит где-то очень близко.

К середине дня погода прояснилась, проглянуло солнце. Одежда на нас высохла, но сами мы до неузнаваемости грязны.

Неожиданно впереди показались крыши двух небольших домиков. Как видно, мы наткнулись на хутор. Важно было только выяснить, кто здесь живет: эстонцы или немцы. Если гитлеровцы, то примем бой, вооружены мы неплохо.

Когда подошли ближе, оказалось, что это пустые деревянные сараи. За одним из них стояла русская печка с большой трубой, вокруг которой догорали угли.

Пусэп грустно покачал головой:

– Сегодня на этом месте стоял дом, интересно, кто же его сжег?

Кроме кур, копошившихся в огороде, не было ни души.

Задерживаться на хуторе было опасно: нас легко могли обнаружить случайные фашистские отряды. Нарвав в огороде свежих огурцов, мы ушли в чащу леса и в сумеречной прохладе продолжали путь. Тропинка, на которую мы выбрались, пересекла малоизъезженную проселочную дорогу. Дощечка на перекрестке указывала, что лесничий находится в трех километрах.

Справа от дороги, на лугу, увидели корову. Около нее стоял мальчик с хворостиной в руке.

– Поговори со своим сородичем, – сказал я Пусэпу. – Только будь осторожен. В случае чего – дай знать выстрелом. Мы будем лежать здесь, в укрытии, и в любую минуту придем на помощь. Вместе с Пусэпом пошел Штепенко.

Издалека раздался выстрел. В ту же минуту мы бросились цепью выручать товарищей. Но навстречу нам шли Пусэп и Штепенко спокойные и улыбающиеся.

– Кто стрелял? – спросил я.

– Не знаем, – ответил Штепенко. Мы тоже слышали далекий

выстрел.

– В четырех-пяти километрах отсюда проходит железная дорога. Там наши.

– А он не обманывает?

– Может быть, и обманывает. Проверить не у кого.

Пошли дальше. Скоро тропинка привела нас на другой хутор. Из крайнего дома вышла старуха с ведром помоев для скотины.

Пусэп по-эстонски спросил ее, далеко ли до железной дороги.

Старуха поставила на землю ведро, оправила фартук и, указывая рукой по направлению тропы, сказала:

– Версты две-три, не больше…

– Там кто, немцы или наши? – спросил Пусэп.

Старуха внимательно осмотрела нас, как бы спрашивая: а вы сами-то кто такие?

Помолчав, она ответила:

– Немцев там нет. Железную дорогу занимают красные.

Поблагодарив старушку, мы поспешили дальше. Когда подтвердились слова мальчика, появилась уверенность: скоро доберемся до своих.

– Теперь можно и позавтракать, со вчерашнего дня постимся, – сказал я.

После короткого отдыха снова двинулись в путь. Вскоре дошли до железнодорожной насыпи. По полотну шел человек в форме пограничника.

Обрадованные, мы быстро вышли ему навстречу. Увидев нас, военный схватился за кобуру. Как потом оказалось, он принял нас за бандитов, и не удивительно. Вид наш никому не мог внушить доверия. Я, например, был в кожаном костюме, на голове шлем с болтающимся шнуром, на ногах рваные меховые чулки…

– Осторожнее! – крикнул я. – Это же свои!

Военный внимательно посмотрел на меня. На его удивленном лице появилась приветливая улыбка.

– Михаил Васильевич Водопьянов! Откуда вы?

Я не мог сразу вспомнить, где встречался с этим человеком.

– Моя фамилия Сидоров, разве забыли! Я с вами в тридцатом году летал на Сахалин. Постарели вы, Михаил Васильевич… Седой уже…

Пока мы отдыхали у Сидорова, он связался по телефону со штабом. Ночью нас отвезли в Ленинград, а наутро мы вылетели в Москву.

* * *

На следующий день меня вызвали в Ставку.

В просторной комнате было многолюдно. Я увидел знакомые лица руководителей партии и правительства, маршалов и генералов.

Сталин, хмурый, стоял чуть в стороне от стола. Доклад был короткий:

– До цели дошли одиннадцать самолетов, остальные совершили вынужденные посадки из-за порчи моторов, один сбили свои. Мой самолет, – продолжал я, – при посадке на лес разбился.

– Есть жертвы?

– Даже синяка никто не получил. Но на других машинах есть жертвы.

Я вспомнил, как при взлете на самолете Егорова отказали сразу два мотора на одной стороне, корабль с креном врезался в землю. Это была страшная катастрофа, я почувствовал, как загорелось мое лицо. Может быть, чуть повышенным тоном сказал:

– Я готов зубами сгрызть эти проклятые дизеля! Нельзя в боевой обстановке доводить моторы. Летать на них – значит самолеты и людей гробить.

И я, как бы ища защиты, стал просить Сталина дать приказ сменить дизельные моторы на бензиновые.

– И еще, – сказал я. – Надо поставить приводные радиостанции. Без них мы как слепые котята мечемся…

– Вы что, хотите привести фашистские самолеты на свою базу? – ехидно спросил кто-то из присутствующих.

– Станции можно поставить и в стороне от базы, – возразил я. – А пятьдесят – сто километров по своим приборам пройдем.

– Идите! – прервал мой доклад Верховный Главнокомандующий.

…Через неделю я был командирован испытывать на ПЕ-8 новые моторы, те самые, замечательные М-82, которые верой и правдой служат нашей авиации до сегодняшнего дня.

Приводная радиостанция тоже вскоре была установлена. Назвали ее в авиаций «Пчелка».

В дневном полете

Вскоре на своем старом самолете, но с новым мотором, с тем же экипажем мы стали вылетать на бомбежки вражеских объектов в Смоленске, Орле, Калуге. Летали мы только по ночам, сбрасывали бомбы в темноте и не всегда могли видеть результаты налетов.

Однажды, когда мы вернулись после очередного «визита» в Орел, Штепенко сказал:

– Михаил Васильевич, а может быть, попросите разрешения летать и днем и ночью? Летали же мы с вами бомбить белофиннов среди бела дня, и все обошлось благополучно.

– Попробую… – согласился я.

При первом удобном случае я попросил разрешения на дневной боевой вылет.

– А вам что, жизнь надоела? – сказали мне.

– Насчет жизни трудно сказать, где мы больше ею рискуем: в дневном ли на большой высоте или в ночном полете, когда жизнь всего экипажа висит на кончике стрелки радиокомпаса.

– Наша часть создана для ночной работы. Пока у немца еще большие преимущества, и мы не можем рисковать ни людьми, ни кораблями, – возразили мне.

– Ничего, попытка – не пытка, от истребителей отобьемся своими пушками. Чего их зря возить? А зенитка на большой высоте не попадет. Не выйдет – будем летать только ночью, а выйдет – будем работать и днем и ночью…

Через несколько дней командование выделило два самолета для опытного дневного бомбометания. Один корабль веду я, второй – Николаев. Со мной на головной машине штурманом летит Штепенко, а вторым пилотом – Пусэп.

Отправляясь в первый дневной вылет на Калугу, я долго советовался с Александром Павловичем. Нас не смущал зенитный огонь, который, несомненно, ждет нас впереди, а волновали возможные встречи с вражескими истребителями. Сколько их будет? Отобьются ли наши стрелки?

На старте даю команду:

– Стрелкам внимательно следить за воздухом. Боеприпасы экономить и зря не стрелять!

Корабль, шедший на высоте чуть более обычной, точно был выведен штурманом на город.

Вот зеленеет знаменитый загородный сад. Сюда часто приходил отдыхать Константин Эдуардович Циолковский.

Осенью 1936 года я вместе с другими летчиками был

приглашен на открытие памятника на могиле К. Э. Циолковского в этом саду.

Прошло пять лет, и вот теперь я привел самолет сбрасывать бомбы на находящийся по соседству Калужский вокзал…

Нас сильно обстреливают. В привычный шум моторов вклинивается посторонний, трескучий звук. Пахнет порохом. Вокруг самолета дымное облако зенитных разрывов. Они все ближе и ближе.

– Саша, все сбросил? – спрашиваю Штепенко.

– Ни одной. До цели немного не дошли, а тут еще дымом все заволокло. Надо еще подержаться.

Зенитный огонь не ослабевает.

Хочу предупредить по радио командный пункт и идущего сзади Николаева, но Богданов докладывает:

– Радиостанция не работает. Осколком разворочен передатчик.

– Как дела, механик?

– У четвертого мотора давление масла падает. Скоро придется выключать. В плоскостях и фюзеляже – много дырок, небо видно. Рулевое управление в одном место подрублено. В остальном – все в порядке.

Штепенко открывает бомбовые люки, машина вздрагивает.

– Саша, поскорей управляйся, они уже пристрелялись.

Штепенко не спешит. Он всегда действует наверняка. Слышны редкие разрывы бомб. Мы над вокзалом.

– Товарищ командир, – докладывает башенный пушкарь. – С аэродрома поднимаются истребители.

– Сколько их?

– Два, но они еще далеко.

– Саша, не тяни! – тороплю я штурмана. – Если нас собьют, то только ты будешь в этом виноват, и я, пожалуй, откажусь с тобой летать.

– Спешить в нашем деле нельзя… Поманеврируйте еще минуту-другую!

Попробуй тут подержись под таким адским огнем!..

«Герой – это человек, который в решительный момент делает то, что нужно делать в интересах человеческого общества». Эти слова Юлиуса Фучика невольно приходят мне на ум, когда я вспоминаю действия Героя Советского Союза штурмана Штепенко во время бомбежек вражеских тылов.

Наконец штурман докладывает:

– Летчики, все готово, можно маневрировать и домой уходить!

– А как истребители?

– Набирают высоту и уходят на восток, за реку.

– На восток? Ну, пускай себе идут, там есть кому их встретить.

Идем со снижением. Сняты кислородные маски. Вот мы уже дома, заруливаем на стоянку.

Противники дневного полета придирчиво рассматривают самолет.

– Сколько пробоин!..

– Ну как, Михаил Васильевич, жарковато было?

– Немного досталось.

– Какие результаты?

– Все бомбы положены точно в цель.

– Какие трофеи привезли с собой?

– Десятка три пробоин. Повреждены мотор, радиостанция и рулевая тяга. Через пару дней корабль войдет в строй. А как дела у Николаева?

– Примерно так же. Отбомбился под жестоким обстрелом, имеет попадания…

Через год после первой бомбежки Берлина Штепенко вновь отправился в рейд на столицу третьего рейха. На этот раз командиром корабля был Эндель Пусэп.

Летали они несколько раз.

Все годы войны, каждое утро Совинформбюро сообщало миру: «Наша авиация дальнего действия успешно бомбила тылы противника. Уничтожено самолетов… эшелонов… складов…»

Много труда положил и боевой штурман Штепенко, чтоб появлялись эти сообщения.

В последний раз Штепенко прилетел в Берлин 8 мая 1945 года, на этот раз как экскурсант. В такой же роли оказался и я. Мы встретили здесь День Победы.

Летчики из АДД осматривали Берлин, надеясь отыскать следы бомб, сброшенных ими в разное время на город. Воронок от бомб, развороченных улиц, руин в Берлине было сколько угодно, попробуй узнай, чья это работа!

Александр Павлович сказал мне очень тихо после капитуляции Берлина:

– А мне все слышится треск зенитных снарядов, видятся лучи прожекторов, ловящие самолет над вражеской землей, вспоминаются не вернувшиеся на базу товарищи… Как хорошо, что все это теперь прошлое…

Боевые летчики нашли себе место в мирном труде. Меня и Александра Павловича Штепенко направили в полярную авиацию. Эндель Карлович Пусэп вернулся в Эстонию. Несколько лет он был министром социального обеспечения Эстонской ССР.

Три Золотые Звезды. «Внимание, Покрышкин!»

Весной 1943 года произошло кубанское воздушное сражение – одно из крупнейших в минувшей войне. Боя в небе шли над землей с рассвета до темна. В воздухе порой было тесно от самолетов.

Геринг послал на Кубань отборные авиационные части.

Их встретили в кубанском небе советские летчики, закаленные в огне войны. Они расправлялись с самыми известными асами. Один только Александр Покрышкин в отдельные дни «сваливал» с неба по три-четыре вражеских машины.

Участвовали в боях и бомбардировщики авиации дальнего действия.

В самый разгар боев я вел тяжелый бомбардировщик во вражеский тыл. Недалеко от Краснодара радист крикнул мне по внутреннему телефону:

– Покрышкина сбили!

– Что? Откуда ты это взял?

– Сам слышал, немцы по радио хвастаются.

– Врут, наверное, мерзавцы!

Только мы вернулись на смою базу, я побежал в штаб, узнать, что слышно о Покрышкине.

– Ничего, – ответили мне, – летает, «клюет» немцев.

– Но ведь мой радист сам слышал!

– Мы тоже слышали, – засмеялся один из офицеров. – Могу повторить даже: «Ахтунг, ахтунг, Покрышкин ин дер люфт». Это значит: «Внимание, внимание! Покрышкин в воздухе!» Так радионаводчик предупреждал своих летчиков, чтобы они улепетывали. Пусть ваш радист немецкий выучит…

Воинский талант Покрышкина ярко проявлялся в битве над Кубанью. Он здесь дрался с каким-то остервенением, нетерпеливо выискивая в небе самолеты противника. С высоты он сваливался на «мессершмитты», «юнкерсы», «хейнкели», атакуя их на повышенной скорости, прошивал короткими, точными пулеметными очередями, заставлял огненным комом падать на землю.

Наши бойцы на переднем крае столько раз из окопов любовались его стремительными, сокрушительными атаками, что стали узнавать Покрышкина по «почерку» ведения боя даже тогда, когда самолет был так высоко в небе, что не было видно с земли

цифры «сто», выписанной белой краской на фюзеляже. «Сотку» знали по всему фронту. Ее очень боялись фашистские летчики.

За «соткой» настойчиво, но бесплодно охотились немцы. Однажды Покрышкин заметил, что в бою к нему в хвост пристроился краснозвездный истребитель и, улучив момент, дал несколько очередей по его машине. «Наверное, молодой лётчик в горячке боя бьет по своим», – подумал Покрышкин. Однако на следующий день опять по нему стрелял неизвестно откуда взявшийся истребитель со звездами на плоскостях. Покрышкин, искусно маневрируя, завлек его на нашу территорию и заставил приземлиться. Конечно, это был немец на трофейном советском истребителе.

Не совладав с Покрышкиным в открытом бою, гитлеровцы хотели покончить с ним таким коварным путем. Тоже не вышло. Им оставалось только испуганно вопить по радио, предупреждая своих пилотов.

Такое предупреждение и услышал мой радист.

…Вскоре после сражения на Курской дуге, где наша авиация великолепно помогала наземным войскам громить гитлеровцев, в главном штабе Военно-Воздушных Сил мне показали первое и тогда еще единственное представление летчика к званию трижды Героя Советского Союза. Я прочел, ахнул, но записать не догадался.

Много лет спустя, в зале военного музея я переписал этот замечательный документ. Вот он:

«Фамилия, имя и отчество: Покрышкин Александр Иванович.

Звание: дважды Герой Советского Союза, гвардии майор.

Должность: и. о. командира 16-го гвардейского истребительного авиационного полка.

Год рождения: 1913.

Национальность: русский.

Партийность: член ВКП(б) с 1942 года.

Участие в войне: с 22 июня 1941 года. За период боев по 20 декабря 1943 года включительно совершил 550 боевых вылетов, провел 137 воздушных боев и сбил 50 вражеских самолетов.

Имеет ли ранения и контузии: не имеет.

Чем ранее награжден: орденом Ленина – 22 декабря 1942 года, орденом Красного Знамени – 22 апреля 1943 года, получил звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда» – 24 мая 1943 года, награжден медалью США «За заслуги» – в июне 1943 года, орденом Красного Знамени – 18 июля 1943 года, получил звание дважды Героя Советского Союза – 24 августа 1943 года.

Постоянный домашний адрес: Новосибирск, улица Лескова,

дом 43-а».

Полтысячи воздушных боев – и ни одной царапины! Что он – заколдован? Это какая-то непостижимая удача? Или выучка, характер? Конечно, выдающееся воинское мастерство и крепкий характер, который так и читается на открытом, волевом лице этого человека богатырского сложения.

И быть ему летчиком…

Впервые я встретился с Покрышкиным в начале сорок четвертого года на авиазаводе.

Конструктор Лавочкин вручил прославленному фронтовому летчику свое последнее детище – модернизированный истребитель. Покрышкин испытал его и остался очень доволен новой боевой машиной.

В одном из цехов завода, вспомнив молодость, он подошел к лекальщику:

– Пусти-ка меня на минутку!..

Бережно взяв деталь, привычными движениями зажал ее в тиски и начал уверенно работать напильником. Старый мастер и совсем еще юный слесарь, на место которого встал летчик, придирчиво наблюдали за знатным гостем – не угробит ли он деталь? Но когда измерили ее контрольными приборами, в толпе рабочих, обступивших Покрышкина, раздались дружные рукоплескания. Деталь была сделана на славу.

…Вначале Покрышкин показался мне очень сдержанным, замкнутым, я бы даже сказал, суховатым человеком. Не таким я представлял себе дерзкого, непобедимого истребителя. Но не всегда первое впечатление – самое верное. Стоило только в беседе затронуть вопрос, который волновал Покрышкина, и он весь преобразился. Глаза его загорелись, потеплели.

Накануне Покрышкин посетил живущую в Горьком семью замечательного русского летчика – капитана Нестерова.

– Мне показали фотографии, – сказал он. – Особенно заинтересовал меня один снимок. Нестеров стоит около своего самолета «фарман». Аэроплан, открытый со всех сторон, переплетенный проволокой, выглядит непрочной громоздкой этажеркой. Мысленно я поставил рядом с ним только что побывавший в моих руках новый истребитель Лавочкина – скоростную машину, отлично вооруженную, снабженную мощным мотором. Как далеко мы шагнули вперед!

Узнав, что я хорошо знал Чкалова, Покрышкин долго расспрашивал меня о нем.

Вопросы сменились рассказом летчика о своей юности.

…Александру Покрышкину было около двадцати лет, когда Валерий Павлович Чкалов уже летал лучше всех в мире. То были годы всеобщего увлечения авиацией. Просторное советское небо влекло к себе молодежь. И комсомолец Саша Покрышкин, подобно многим нашим юношам, на вопрос: «Кем быть?» – отвечал себе: «Летчиком, только летчиком».

Он был слесарем-лекальщиком одного из новосибирских заводов, когда нежданно-негаданно привалило счастье. Пришло несколько путевок на учебу в авиационную школу. Первому такую путевку вручили лучшему лекальщику завода – Покрышкину.

Он простился с родной Сибирью, с заводом, на котором работал несколько лет, и уехал учиться. Но там его ждало горькое разочарование: школа готовила авиационных техников. Мысль о том, что он не будет летать, удручала Сашу. Начальник школы, по-видимому, хорошо понимал это настроение.

– Тебе обязательно надо быть летчиком? И, вероятно, таким, как Чкалов? – спросил он однажды.

– Обязательно! – угрюмо ответил Саша.

– Что мне с вами делать?! – усмехнулся начальник. – Все вы обязательно хотите быть Чкаловыми. А кто же займется моторами?

Скрепя сердце Покрышкин стал изучать авиационные моторы. Отличное знание техники впоследствии пригодилось ему на войне. А в то время он подавал начальству один рапорт за другим с просьбой направить его в летную школу. Он страстно мечтал стать летчиком, и не просто летчиком, а обязательно истребителем.

Однако в ожидании решения начальства молодой авиатехник не сидел сложа руки. Он начал учиться летать… на земле. Покрышкин буквально вызубрил наизусть правила полета на самолете. "Курс летной подготовки" всегда был у него в кармане, он не расставался с ним ни на аэродроме, ни в общежитии. Для того чтобы проверить знания, полученные из учебника, авиатехник сделал себе переносный тренировочный аппарат – подобие кабины самолета. Садясь в него и двигая ручкой управления, можно было, не трогаясь с места, совершать «взлеты» и «посадки», и различные фигуры простейшего пилотажа.

Эта тренировка помогла Покрышкину за небывало короткий срок – один месяц – закончить программу обучения в аэроклубе. На это он потратил весь свой отпуск, но зато научился летать.

И когда командование направило наконец Покрышкина в школу летчиков-истребителей, он уже неплохо управлял У-2 и Р-5.

Альбом истребителя

С первых же дней своей летной жизни Покрышкин задумался над тем, какими качествами должен обладать летчик-истребитель. Он завел толстую тетрадь для записи заветных мыслей. На первой странице появились слова Валерия Чкалова:

«…Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идет в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. А если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать…»

Двадцатишестилетний лётчик Покрышкин пришел в полк в конце 1939 года и сразу стал экспериментировать в воздухе. Это не раз вызывало неудовольствие начальства.

Рассказывают, что однажды, защищая Покрышкина после дерзких полетов не «по уставу», его командир эскадрильи говорил командиру полка:

– А как Чкалов начинал? Помните, как он под мостом летал?

– «Чкалов, Чкалов!» – отвечал старый авиационный командир. – Так ведь на то он и Чкалов. А кто такой Покрышкин? Только вчера выскочил из техников и думает, что он теперь бог!

Свое стремление выработать отличный стиль полета, сокрушительного воздушного боя Покрышкин основывал на твердых знаниях техники и тактики. Он внимательно изучал опыт советских летчиков, громивших врагов на Хасане, Халхин-Голе, в Испании и на белофинском фронте. Он хорошо освоил так называемый «резкий» пилотаж, благодаря которому его самолет оказывался в выгодном положении для атаки.

Сколько раз, вернувшись победителем из учебного боя, он собирал вокруг себя товарищей.

Летчики прекрасно умеют «рассказывать» руками. С помощью ладоней и кистей рук они так наглядно воспроизводят картину воздушного боя, что словно видишь все сделанные ими виражи, пикирования, штопоры и «бочки».

У Покрышкина на редкость, даже среди летчиков, красноречивые руки. Но он не особенно доверяет такому рассказу жестами и всегда после полета, своего или чужого, в котором были элементы чего-то нового, фиксирует его на бумаге. Он тщательно анализирует полет, ищет ошибки, а при успехе – зерно победы. Рисуя схемы, рассчитывая их, Покрышкин создает

картину своего будущего боя. Ведь каждая фигура, даже самая простейшая, – маневр в бою. А летчику-истребителю никогда нельзя полагаться на слепой случай или удачу. Риску всегда должен сопутствовать точный расчет.

Свой первый чертеж полета Покрышкин сделал, когда еще был курсантом военной летной школы. Он сшил из плотной бумаги большую тетрадь и стал заполнять ее рисунками и чертежами. Альбом открывался перефразированным высказыванием Суворова:

«Истребитель! Ищи встречи с противником. Не спрашивай: сколько противника, а где он?»

Став летчиком-истребителем, Покрышкин чертил схемы вначале учебных воздушных боев, а затем и настоящих сражений. Всю войну он возил с собой альбомы, в которых были зарисованы схватки с врагом. Чертежей скопилось множество. По ним молодые пилоты учились воевать с фашистами, воевать, как они говорили, по «системе Покрышкина». Эта система видоизменялась и совершенствовалась от боя к бою.

Как-то командующий авиацией фронта поручил Покрышкину провести испытания «мессершмиттов», захваченных на вражеском аэродроме.

Пилотируя трофейный самолет, Покрышкин воображал себя немецким пилотом и ставил перед собой задачи обороны и нападения. Он летая часами, перекладывал машину из одного виража в другой, разгонял ее, делал «горки», круто пикировал, выполнял фигуры высшего пилотажа. Немецкий самолет дал советскому летчику точный ответ на многие вопросы. Покрышкин узнал не только положительные, но и все слабые стороны «мессершмитта», а их было немало. А хорошее знание врага – полпути к победе. Покрышкин представлял себя рядом на своем истребителе и мысленно управлял им в воздушной схватке. В результате он разработал, а потом блестяще осуществил на практике несколько новых приемов борьбы с гитлеровскими летчиками.

Советские летчики с первых же дней войны стали вырабатывать свою тактику воздушного боя, стремительного и дерзкого.

Воздушный бой длился считанные секунды, редко – минуты. Казалось бы, о каком плане боя может идти речь?

«В бою нужно своего рода вдохновение, – говорили некоторые молодые летчики. – Увидев противника – бей его, как умеешь: сверху, снизу, в хвост, в лоб… Какой тут план?..»

Такие горячие головы после трех-четырех боевых вылетов убеждались в своей ошибке. План боя в воздушных схватках так

же нужен, как и при длительном наземном сражении. Опыт показал, что необходимо рассчитать весь будущий бой, заранее условиться с товарищами о маневрах, драться в воздухе продуманно.

– Искусство истребителя – наука и труд, – говорил Покрышкин. – Конечно, тут и вдохновение требуется, и интуиция, но это все-таки не стихи писать. Тут – девять десятых учебы и труда.

Так сражался сам Покрышкин и тому же учил других. Его землянку на полевом аэродроме шутливо именовали «конструкторским бюро». Стены ее были увешаны схемами и чертежами маневров истребителей. Изучая их, молодые летчики изо дня в день улучшали тактику воздушного боя.

Анализируя свои воздушные схватки, наблюдая и разбирая бои однополчан, Покрышкин пришел к заключению, что победоносный бой в небе должен обязательно проходить на крутых восходящих и нисходящих фигурах высшего пилотажа. Покрышкин был одним из первых советских истребителей, который стал умело применять боевую вертикаль.

Потом он стал инициатором нового боевого построения истребителей, названного «этажеркой»: истребители попарно патрулируют на разной высоте. Если врагу удалось почему-то ускользнуть из-под огня одной ступеньки «этажерки», то он попадал под огонь второй или третьей…

Боевой счет Покрышкина рос от вылета к вылету. О его славных подвигах стали говорить на всех фронтах. Свои – с восторгом и уважением. Враги – с ненавистью и страхом.

Самолет на буксире

В конце первого военного лета над Запорожской степью. Покрышкин вступил в бой с несколькими «мессершмиттами». Один вражеский самолет был им уже подбит, когда лётчик услышал вдруг, как дробно застучали по его машине снаряды противника. Перебито было управление. Истребитель тяжело плюхнулся в степь.

Покрышкин на мгновение потерял сознание. Лицо его было залито кровью. Он пришел в себя и первым делом осмотрел машину. Оказалось, что после ремонта она сможет снова воевать. И лётчик остался около своего израненного МИГа.

Это случилось за линией фронта. Проходившие мимо бойцы говорили Покрышкину:

– Летчик, бросай своего коня, давай пробиваться вместе!

Но Покрышкин не мог бросить «коня». Он знал, что в ту пору много было «безлошадных» летчиков. Самолетов не хватало, и летчики с чемоданами в руках ожидали их на авиационных заводах.

Очень хотелось Покрышкину спасти самолет, вернуться вместе с ним в часть. Он уговорил командира небольшого отряда помочь ему.

Темной ночью вспыхнули в небе голубые немецкие ракеты. Они взлетали со всех сторон, и при их дрожащем свете саперы подкопали землю под самолетом, лежавшим на брюхе. Летчику удалось выпустить шасси. Общими усилиями самолет вытащили на дорогу.

Немалых трудов стоило убедить водителя проезжавшего мимо грузовика взять на буксир самолет. И вот по степным дорогам пополз вслед за полуторкой аэроплан.

Двигались по ночам. Днем отсиживались в глубоких балках. Несколько раз вступали в стычки с гитлеровцами. Но все-таки пробраться через линию фронта с самолетом на буксире не удалось. Скрепя сердце Покрышкин сжег машину, на спасение которой потратил столько сил.

Летчик выбрался из окружения и вернулся в свою часть. Товарищи встретили Покрышкина как выходца «с того света».

Летчику запомнился один, на редкость трудный, разведывательный полет. Это было глубокой осенью 1941 года в районе Ростова. Покрышкину было дано задание найти танки группировки генерала Клейста.

В осенний туман вылетел Покрышкин «прочесывать» заданный район. Летая на малой высоте, он упорно искал

немецкие танки. До боли в глазах всматривался в мокрую землю, чуть запорошенную первым снегом. Бензин был уже на исходе, когда лётчик заметил на дороге вмятины, похожие на следы гусениц. Полетел по следам и нашел вражеские танки. В кустарниках, в оврагах, между стогами сена чернело множество немецких боевых машин. Это была важная находка. Советское командование благодаря ей сумело разгадать замысел Клейста и подготовить его танкам достойную встречу.

В конце войны

Весной сорок четвертого года гвардейский истребительный полк, которым командовал Покрышкин, возвратился на аэродром вблизи государственной границы, откуда начал воевать.

Полковник Покрышкин приказал вынести на летное поле гвардейское знамя. Его пронесли между самолетами, украшенными красными звездочками по числу сбитых машин противника. Больше всего таких звездочек было на машине командира.

За тысячу дней войны многое изменилось. Советский летчики стали полными хозяевами неба. Они властно диктовали свою волю врагу, создавали нужную для наших сухопутных войск воздушную обстановку. Выросли закаленные в боях люди, совершенней стала новая техника.

Наши летчики получили «вторые глаза», которые могли следить за вражескими самолетами на всем протяжении их полета, начиная с подъема в воздух на аэродроме. Этими «глазами» были радиолокаторы, установленные на аэродромах. На их экранах зеленоватые, чуть подрагивающие линии говорили о том, сколько идет самолетов, откуда, на какой высоте. Зная все это, наши истребители вылетали им навстречу.

Командиру гвардейского соединения Покрышкину теперь приходилось меньше летать, чем раньше. Он больше командовал боями по радио, находясь на наблюдательном пункте. Но все же время от времени он поднимался в воздух.

Однажды с небольшой группой истребителей Покрышкин бросился в атаку на строй вражеских бомбардировщиков. В его прицеле оказался немецкий флагман. Очередь! Еще очередь! Бомбардировщик взорвался, и Покрышкин пронесся сквозь взрыв, чудом оставшись невредимым.

Летчики Покрышкина отличались в боях над Польшей и на подступах к Берлину.

Стояла весна, летать было трудно, почва на аэродромах размокла. Войска быстро продвигались вперед, и летчикам все время приходилось искать новые аэродромы – поближе к линии фронта. Каждый сухой кусок земли был находкой.

Покрышкин как-то выбрал для своей части совсем необыкновенный аэродром – асфальтированное шоссе берлинской автострады. Ширина дороги была невелика, по бокам ее выкопаны кюветы, но при точном расчете все же можно было делать посадки и взлеты.

И вот истребители, замаскированные ветками, выстроились

по краям дороги. Посередине шоссе непрерывным потоком двигались автомашины наступающих армий, но когда было нужно, движение прекращалось и дорога становилась аэродромом.

Советские гвардейцы, стартуя с берлинской автострады, поднимались в воздух, чтобы бить врага в самом его логове.

Леса вокруг Берлина были забиты немецкими солдатами, пушками, обозами. Не раз Покрышкин водил группы самолетов над лесом. Снижаясь, он пытался определить намерения гитлеровцев – не думают ли они сдаться в плен? Когда советские самолеты встречали огнем, покрышкинцы шли на штурмовку, поливая просеки пулями и снарядами. Однажды после такой штурмовки техник нашел хвою в коке винта. Увлекшись, Покрышкин задел верхушки деревьев.

Боевой путь Покрышкина закончился над Прагой, уже после того, как в Москве отгремел салют Победы. На его счету было пятьдесят девять сбитых вражеских самолетов.

Кончилась война, и в стенах Военно-воздушной академии появился новый слушатель. На его кителе сияли три Золотые Звезды Героя Советского Союза. Это был гвардии полковник Александр Покрышкин. Конечно, при первой же возможности он пошел учиться, чтобы учить других.

…Лет через пятнадцать после окончания войны я приехал в штаб соединения, которым командовал генерал-лейтенант Покрышкин. Адъютант провел меня в его кабинет и попросил обождать.

Я стоял у окна и смотрел, как с летного поля один за другим взмывают в небо скоростные реактивные истребители. Неожиданно позади меня раздался громкий голос:

– Здравствуйте, Михаил Васильевич!

Я обернулся.

В двух шагах от меня стоял Покрышкин.

Восемнадцать побед. «Цель атакована»

В тихую крымскую ночь самолет летел над Черным морем. лётчик вел машину на значительной высоте, выключив бортовые огни. Самолет не заметили ни пассажиры, ни матросы пароходов, шедших по оживленным черноморским водным дорогам, ни рыбаки со своих шаланд, отплывшие на ночной лов кефали. Но все же он был обнаружен. То, что не увидели и не услышали люди, сделал радиоглаз.

На желтом экране радиолокатора засветилась зеленоватая точка. Она медленно двигалась справа налево, описывая вытянутую дугу.

Потребовались считанные секунды, чтобы штурман наведения, поглядывая то на экран со светящейся точкой, то на планшет с картой, сделал необходимые расчеты.

– Цель над квадратом 1057. Идет со скоростью семьсот километров в час. Значит, можно перехватить в квадрате 1238, – уверенно сказал он наводчику. – Курс 168. Высота 11 000. Скорость 880.

Наводчик, не повышая голоса, спокойно повторил в микрофон расчетные данные. Он знал, что на аэродроме в эту минуту взревут реактивные двигатели истребителей и машины стремительно взмоют ввысь.

Очень скоро на командном пункте послышался голос:

– Лег на курс 168. Высота 11000. Скорость 880…

На экране радиолокатора вспыхнули еще две зеленоватые точки. Они быстро сближались с двигавшимся навстречу световым пятнышком.

Наводчик вопросительно посмотрел на штурмана. Тот молча кивнул головой.

– Атакуйте учебно! – скомандовал в микрофон наводчик, правильно поняв знак начальника.

Зеленые точки замелькали и слились на короткое мгновение в один святящийся клубок. Потом очень скоро они выстроились и все три гуськом поплыли в обратном направлении.

– Цель атакована. Возвращаемся на аэродром, – коротко доложили по радио летчики.

– Удачно перехватили, – облегченно вздохнул дежурный штурман и, прихрамывая, отошел от планшета.

Удовлетворенный результатом перехвата, он вышел из помещения, усевшись на скамеечке у командного пункта, курил,

попыхивая папироской. На белом кителе при лунном свете сверкала Золотая Звезда Героя Советского Союза.

Отдыхая, он с наслаждением вдыхал воздух, насыщенный пряным запахом магнолии. Луна светила так, что можно было при ее свете читать газету. Где-то вблизи размеренно рокотал морской прибой.

Вскоре состоялась моя первая встреча с Захаром Артемьевичем Сорокиным. По просьбе офицеров я пришел рассказать им о своих полетах в Арктике.

Командир спросил меня:

– Хотите, я познакомлю вас со вторым Маресьевым?

– Конечно!

– Он дежурит сегодня на командирском пункте. Пройдемте к нему.

…Таким далеким и по времени, и по месту действия показались мне первые месяцы войны, суровый Север с непроглядным мраком полярной ночи и завыванием пурги, где Сорокин совершил свой беспримерный подвиг.

С этого времени началась наша дружба. Вскоре Захар приехал ко мне на подмосковную дачу и, должно быть, три дня подряд рассказывал о себе. Я первый написал о нем. Потом появились статьи и книги, в том числе и воспоминания самого Сорокина.

…В июле 1941 года в штаб черноморской авиации пришел приказ откомандировать летчиков-сибиряков, с детства привыкших к суровым морозам, на Северный флот. Два лейтенанта – закадычные друзья еще по совместной учебе в Ейском военно-морском авиационном училище – ведущий и ведомый – Захар Сорокин и Дмитрий Соколов в тот же вечер простились с товарищами по полку.

Из Москвы транспортный самолет доставил друзей на полевой аэродром вблизи Мурманска. Не успела машина зарулить на стоянку, как в небе показались фашистские бомбардировщики.

Сорокин и Соколов с чемоданами в руках стояли в нерешительности посреди летного поля, только что политого обильным дождем. Послышался пронзительный визг падающих бомб и ахающие разрывы фугасок.

К летчикам мчалась машина с командиром полка, он кричал, стараясь пересилить гул ожесточенной бомбежки.

– Ложитесь, скорей ложитесь… Дурни вы этакие!.. Чего вы стоите?.. Ложитесь!..

На Захаре и Дмитрии были новенькие кожаные пальто реглан и тщательно выутюженные брюки, хотелось в наилучшем виде явиться к начальству.

Командир и шофер выскочили из машины и припали к спасительной земле, потянув за собой новоприбывших. Сорокин шлепнулся лицом прямо в грязь.

«Неважно начало службы на новом месте, – подумал он. – Не очень гостеприимно встречает Север!»

Когда закончился налет, летчики попытались щепочкой счистить глину со своих кожанок.

Командир полка направил их в эскадрилью капитана Сафонова.

– О Сафонове слыхали, наверное? Вон он на краю поля.

Сорокин читал в газетах и многое слышал от летчиков о знаменитом североморском летчике-истребителе и представлял его себе каким-то особенным. Перед ним стоял молодой еще человек, среднего роста, коренастый, ничем не выделяющийся из окружающих его офицеров.

Сафонов в свою очередь внимательно оглядел своих новых сослуживцев, как бы оценивая их возможности. Один из них – Сорокин – длинный, худощавый, не производил впечатления физически сильного человека, другой – Соколов – маленький, широкоплечий, как говорится, ладно скроенный. Оба были изрядно перепачканы.

– Ну и орлы, нечего сказать, прямо Пат и Паташон! – с усмешкой обратился Сафонов к летчикам. – Устали с дороги? Идите в землянку, отдохните хорошенько, побеседуем… А потом и в воздухе познакомимся…

Первые бои

Захару и его приятелю не пришлось долго сидеть без дела. Через сутки пришел эшелон с новенькими зелеными истребителями. Сорокин вместе с техниками при свете полярного солнца круглые сутки работал над сборкой самолета. Потом быстро облетал свою машину.

Эскадрилья Бориса Сафонова защищала город и порт Мурманск. Этот незамерзающий северный порт приобрел во время войны особо важное значение. К нему тянулись караваны судов, груженных военными материалами, которые посылали нам союзники по борьбе с фашистской Германией. Гитлеровское командование стремилось во что бы то ни стало вывести порт из строя. Эшелон за эшелоном шли на Мурманск вражеские бомбардировщики. Были дни, когда сафоновцы четыре-пять раз в день поднимались в воздух по боевой тревоге.

От Мурманска гитлеровцев отделяло несколько десятков километров, но они так и не смогли преодолеть их. Не помог им ни сильный флот, ни множество самолетов.

В свой первый боевой вылет Захар поднялся в составе шестерки Сафонова. Перед летчиками была поставлена задача – отразить очередной воздушный налет противника на Мурманск. Фашистские бомбардировщики шли под прикрытием дюжины «мессершмиттов». В воздухе Сафонов распределил силы своей шестерки. В то время как одно звено атаковало бомбардировщиков, Сорокин и два других летчика связывали боем вражеские истребители. Схватка была горячей. Яростный вой моторов временами заглушал разрывы снарядов и треск пулеметных очередей.

Сорокин был ведомым. В его задачу входило прикрывать своего ведущего сзади, держаться, как говорится, у него на хвосте. Однако в азарте боя он забыл о своих обязанностях.

Ведущий Сорокина капитан Кухаренко сбил гитлеровский самолет. В это время Захар совсем близко от себя увидел скошенные черные кресты на плоскостях гитлеровских машин и бросил свой МИГ на «мессерштмитт», несколько отставший от других. Метров за триста Сорокин дал длинную очередь. Атака была стремительной, дерзкой, и гитлеровец, чувствуя превосходство советского летчика, испугался. Резко развернув машину, он пустился наутек.

«Как бы не ушел», – подумал Сорокин, догоняя «мессер» и беспрерывно стреляя. Он оторвал руку от гашетки пулемета только тогда, когда увидел, как вспыхнул вражеский самолет,

неуклюже рухнув в свинцовую воду залива.

«Есть первый и, надеюсь, не последний!» – мелькнула у Сорокина радостная мысль.

Он оглянулся вокруг. Вражеские машины, отогнанные сафоновцами, удирали на запад. Догонять их было уже поздно. Да и наших истребителей не было в воздухе. Они ушли на посадку. Налет противника был отражен.

В приподнятом настроении Захар посадил свою машину на полевой аэродром. К нему подбежал вооруженец:

– Надо дозарядить диски, – сказал он и, осмотрев пулемет, удивленно воскликнул: – Ба! Да у вас не осталось ни одного патрона!

Рядом оказался командир эскадрильи.

– У нас на Севере так не воюют. Надо выпустить две-три очереди – и готово. Десять – двенадцать патронов вполне достаточно для того, чтобы уничтожить вражеский самолет. Запомните это на будущее и никогда не открывайте огонь с больших дистанций, берегите боекомплект. Сближайтесь и тогда стреляйте… А где вы были во время боя? – неожиданно спросил Сафонов.

– Товарищ капитан! – краснея, отвечал Сорокин. – Я атаковал и сбил «мессершмитт».

– Но забыли о своем месте в бою, – резко прервал его командир эскадрильи. – Ведущего бросили, забыли, что ваша первая обязанность охранять его… То, что вы вернулись невредимыми, чистая случайность… Уставы существуют не для того, чтобы их нарушать… А в общем, с первой победой! Молодец, что сбили самолет. Но за то, что бросили в бою товарища, на трое суток лишаю вас права участвовать в боевых вылетах.

…Изо дня в день, от боя к бою все увереннее вылетал Захар навстречу врагу. Даже скупой на похвалы командир однажды сказал:

– С характером летаешь, сибиряк!

Утро 19 сентября 1941 года было серым. Туман плотной влажной пеленой окутал землю, низко навис над морем.

– Прямо, можно сказать, погода нелетная! Но немцы наверняка воспользуются туманом. Мы их тактику изучили. Помяните мое слово: нам предстоит жаркий денек!

Сафонов не ошибся. Вскоре с командного пункта выпустили фиолетовую стартовую ракету.

Один за другим взмыли и свечами пошли в воздух истребители, ведомые Сафоновым.

Туман прижимал самолеты к воде, они шли низко над

Кольским заливом наперерез врагу, В серой дымке показались силуэты вражеских бомбардировщиков. Огромная эскадра не спеша плыла в сумрачном небе к Мурманску. Сорокин попробовал их сосчитать, но вскоре сбился.

Гитлеровцы, как видно, поздно заметили советских летчиков. Бомбардировщики шли тесным строем, надежно защищенные истребителями, шнырявшими по сторонам.

Как всегда перед боем Сорокин насторожился. Казалось, в эту минуту у летчика исчезли все чувства, кроме одного – до предела обостренного внимания. Захар ждал команды. Почему медлит Сафонов?

И вот в наушниках ларингофона раздался хорошо знакомый голос капитана, на этот раз прозвучавший громче обычного:

– Иду в атаку. Следуйте за мной!

Прямо, как говорится, с ходу капитан Сафонов сбил ведущий воздушный корабль противника. Почти одновременно Сорокин поджег «Юнкерс-88».

Гитлеровцы, не ожидавшие такого стремительного нападения, растерялись. Они сообщили на свою базу, что их окружили советские самолеты, и беспорядочно стали уходить восвояси…

А шестеро отважных продолжали атаки.

Бой протекал в очень сложной обстановке. Высота – необходимое условие для успешного действия истребителей. Чем выше находится машина, тем богаче возможности маневрирования. Когда истребитель сверху падает ястребком на вражеский самолет, он почти всегда добивается победы. А как пойдешь в пике с высоты меньше пятисот метров? Подняться выше не давала густая завеса тумана.

В схватке против пятидесяти двух они сбили пять вражеских машин, а сами без потерь вернулись домой.

За этот бой капитану Сафонову было присвоено звание Героя Советского Союза, а лейтенант Сорокин получил свою первую боевую награду – орден Красного Знамени.

Над сопками Севера

Зима сорок первого года пришла рано. И когда утром 25 октября по очередной тревоге лейтенант Сорокин поднял в воздух свою машину, на белом поле аэродрома остался широкий и глубокий след.

Техник Родионов не успел как следует попрощаться со своим командиром. Он наспех сунул в карман его кожанки горсть патронов к пистолету ТТ.

– Возьмите. Может, пригодятся. Только что получил от склада – себе и вам…

– Зачем они мне? – удивился летчик. – Садиться нигде не собираюсь…

Родионов хотел еще что-то сказать, но уже взревели моторы.

Техник проводил глазами истребители Сорокина и Соколова и ушел в землянку.

Истребители неслись над сопками. Северный ветер сдул снег с хребтов и острых гребней, и они чернели на белом фоне. Земля казалась полосатой.

Однообразен и скуп пейзаж Заполярья. Невысокие сопки, покрытые низкорослым северным лесом, топкие болота, частые озера. И всюду в беспорядке разбросаны огромные гранитные валуны, будто какой-то сказочный великан стрелял камнями из гигантской рогатки.

Самолеты пробили первый ярус облаков и скрылись в разорванных клочьях свинцовых туч. Они уже были на высоте шесть тысяч метров, когда неожиданно на фоне темно-серого облака Сорокин заметил контуры трех самолетов. Чьи? Он пошел на сближение. Пригнувшись вперед, Захар всматривался в даль. Вот уже ясно различим желтый камуфляж, свастика. Сомнений нет, это «Мессершмитты-110». Летят на северо-восток, к Мурманску.

– Идем в атаку, – передал по радио Сорокин своему ведомому.

Он взмыл в облако и скатился оттуда на один из вражеских самолетов. Сорокину удалось сразу схватить фашиста в рамку прицела. Он дал в его правую плоскость длинную очередь. «Мессершмитт» закоптил и, теряя высоту, заковылял вниз на посадку, к сопкам.

«Далеко не улетит», – подумал летчик. Впрочем, Сорокину было уже не до него, он бросился в погоню за самолетом, который шел слева. За правым ринулся Соколов.

Внезапно из облаков вынырнул четвертый «мессер». Фашист

спешил к своим на выручку. Очередь вражеского стрелка хлестнула по плоскости и кабине самолета Сорокина. лётчик почувствовал тупой удар в правое бедро. В голове мелькнула тревожная мысль: «Ранен!»

Сорокин продолжал атаку. Немец маневрировал, но удрать не смог: Захар стрелял по нему до тех пор, пока не кончились патроны. Дрожащая стрелка бензомера приближалась к нулю, а «мессершмитт», дымя моторами, продолжал уходить.

В какую-то долю секунды у Сорокина созрело решение – таранить! Истребитель со страшным ревом несся наперерез врагу. Теперь уже ничто не могло отвратить Удар.

Машины уже совсем рядом. Резкий толчок чуть не выбросил Сорокина из сиденья. Машина задрожала. лётчик взглянул на приборы. Они были целы. Захар сразу оценил обстановку.

Винт истребителя рубанул по хвосту немецкого легкого бомбардировщика. «Мессершмитт» камнем рухнул вниз на скалу.

Но опасность не миновала, она даже увеличилась: самолет Сорокина сорвался в штопор. Сотни метров высоты и несколько минут планирующего полета.

Выйдя из штопора, самолет пошел в сторону длинного ущелья, окруженного отвесными гранитными скалами.

Скользя по вершинам сопок, Сорокин увидел небольшое озерко, покрытое льдом и снегом. Он сорвал с себя очки, чтобы не порезать лицо, и, не выпуская шасси, посадил истребитель на брюхо. Израненный самолет прополз несколько метров, пробороздив снежную целину, и замер.

Рукопашная схватка

Сорокин открыл колпак и с удовольствием глотнул морозный воздух. Прямо над его головой на бреющем полете промчался истребитель Соколова. Он давал частью и короткие очереди, как бы предупреждая о чем-то. Но о чем? Об этом Сорокин догадался не сразу. Соколов сделал несколько кругов над ущельем и, покачивая крыльями, улетел за сопки.

На земле разыгралась пурга. Ничего не было видно, кроме сталкивающихся друг с другом вихрей сухой снежной пыли.

Летчик отстегнул лямки парашюта и стал вылезать из кабины. Как всегда бывает во время северной пурги, снежный заряд внезапно прошел, чтобы с новой силой налететь через несколько минут. Посветлело. И тогда Захар к величайшему своему удивлению заметил огромную собаку, которая с лаем бежала к его самолету.

«Неужто волк!» – подумал Сорокин и инстинктивно захлопнул колпак кабины.

Перед глазами мелькнула темно-коричневая вздыбленная шерсть. На одно мгновение Сорокин увидел сквозь стекло большую квадратную морду дога с оскаленными клыками и медную бляху, болтавшуюся на его ошейнике из желтой кожи. Собака яростно царапнула крышку колпака и, не удержавшись на гладкой поверхности, полетела вниз.

Как сюда попала собака?

Гадать не было времени. Захар вытащил из кобуры свой пистолет и перезарядил его.

Пес сел на задние лапы и приготовился к новому прыжку. Сорокин осторожно приоткрыл колпак и в тот момент, когда сильное, пружинистое тело собаки взметнулось в воздух, выстрелил два раза подряд. Дог завыл и забился в снегу.

Откуда он все-таки взялся? Справа скалы, слева – тоже. И вдруг сзади, метрах в двухстах от себя, на снегу Сорокин увидел двухмоторный бомбардировщик с черными крестами и свастикой.

Бывает же в жизни такая случайность! Подбитый Сорокиным в начале воздушной схватки гитлеровский самолет приземлился на том же озерке, на которое сел и он… Теперь ясно, почему здесь оказалась собака. Сорокин когда-то слышал, что немецкие летчики берут с собой в полет служебных собак. Значит, где-то неподалеку находится экипаж вражеского самолета. Теперь понятно, о чем предупреждал его Соколов.

Раздался выстрел. К самолету неуклюже бежал, проваливаясь в снегу, немецкий лётчик в меховой куртке. Он стрелял на ходу,

Сорокин, не вылезая из кабины, прицелился и нажал курок. Гитлеровец схватился обеими руками за живот и закачался. Второй выстрел, третий… Враг неподвижно растянулся на снегу. И в этот момент опять налетел ослепляющий снежный заряд. Когда он рассеялся, стало видно, что еще один гитлеровец пытается приблизиться к Сорокину. Крадучись, он перебегал от валуна к валуну. Немец стал стрелять первым. Сорокин ответил. Фашист спрятался за обломком гранитной скалы и вел огонь. Потом он вдруг перестал стрелять, как видно, расстрелял все патроны. Перестал стрелять и Сорокин.

Гитлеровец понял молчание Захара по-своему. Он поднялся из-за валуна и на ломаном русском языке крикнул:

– Русс, сдавайсь! Русс, не уйдет!

Сорокин бросился навстречу фашисту. Двигаться по глубокому снегу было трудно, полы распахнувшегося реглана парусили на ветру, замедляя бег.

Захар уже отчетливо различал лицо фашистского офицера – одутловатое, обросшее рыжей щетиной. Он тяжело дышал и ругался. Захар заметил, что на пальце волосатой руки немца, сжимающей рукоятку финского ножа, сверкал золотой перстень. Это кольцо на руке врага почему-то повергло Сорокина в бешенство.

– Гад, гад! – заорал он и поднял пистолет для решающего выстрела. Но выстрела не последовало. Осечка!

Сорокин был в полутора-двух шагах от фашиста, когда тот, замахнувшись ножом, прыгнул на него. Острая боль обожгла лицо летчика. Он упал навзничь, крепко ударился затылком и на миг потерял сознание.

Захар пришел в себя, дышать было трудно. Фашист лежал на нем, уцепившись руками за горло. Сорокин напряг последние силы и оторвал от своей шеи руки врага. Рывок – и он сбросил с себя гитлеровца. Оба лежали на снегу обессиленные. Потом снова вскочили. Немец поскользнулся, и в этот момент Сорокин изловчился и нанес ему резкий удар в живот. Враг упал.

Сорокин стал искать свой ТТ. К счастью, он тускло поблескивал на снегу в трех шагах от него. лётчик выбросил патрон, давший осечку, и выстрелил в лежавшего у его ног врага.

Стало тихо.

В тундре

Сорокин прислонился спиной к холодному граниту сопки. Его била противная мелкая дрожь. Сказалось напряжение воздушного боя, вынужденной посадки и рукопашной схватки не на жизнь, а на смерть. И все это произошло за какие-нибудь полчаса. Ныла раненая нога. Сорокин стоял и ждал, не появится ли еще враг. Он уже боялся, что у него не хватит сил встретить его. Неужели придется погибнуть после того, как два фашиста лежат убитыми в снегу? Дрожащей рукой Захар нащупал в кармане кожанки патроны, положенные туда запасливым Родионовым. Очень пригодятся они теперь. Плохо повинующимися пальцами с трудом зарядил пустую обойму. Несколько патронов упали при этом на землю. Поднять их не было сил.

Измученный, стоял он у скалы, сжимая в правой руке пистолет. Другой рукой он прикладывал к пылающему лицу пушистый снег. Но боль не утихала, и кровь продолжала струиться, падая на снег крупными каплями.

Сорокин ждал. По-прежнему было тихо.

Когда он доставал из кармана патроны, то нащупал рукой маленькое зеркальце. При бледном свете рано наступающих сумерек Захар взглянул в зеркало и ахнул. Финка фашиста вспорола всю щеку. Зияющая рана вспухла и стала покрываться кровяной коркой.

Сорокин сорвал с шеи длинный зеленый шарф и замотал им лицо.

Никто больше не появлялся.

Пурга остудила разгоряченного летчика. Кончилась нервная дрожь. Он немного пришел в себя.

«Надо идти домой… Но где свои? Наверное, отсюда километров за шестьдесят – семьдесят. Я летел на юго-восток. Значит, чтобы попасть к своим, надо пробираться на северо-запад…»

Сорокин посмотрел на наручный компас. В драке разбилось стекло и выпала стрелка. Придется ориентироваться иным способом.

Шатаясь, лётчик подошел к своему самолету, вынул из кабины ракетницу с ракетами и пакет с бортпайком. Он рассовал по карманам галеты, пачку печенья, две банки мясных консервов, плитки шоколада, маленькую бутылку коньяку и медленно побрел к выходу из ущелья.

Стало совсем темно, хотя по расчетам летчика было не более

двух-трех часов дня. Пурга не унималась.

Захар обрадовался, когда небо немного очистилось от туч и заблестели редкие звезды. Весь небосвод затянуло прозрачной бледно-лиловой пеленой, какая-то невидимая сила колебала ее. Потом длинные зеленые лучи прорезали пелену, и, быстрые как молнии, забегали, перекрещиваясь друг с другом, будто щупальца прожекторов ловили в ночном небе воздушный корабль противника. Лучи на мгновение соединились в вышине, образовав сияющую корону, и разом потухли. Небо запылало малиновым огнем. И опять замелькали золотистые световые лучи…

Захар как завороженный наблюдал за феерической сменой ярких красок северного сияния. Он любовался им и раньше вместе с товарищами по эскадрилье около своей землянки. Но сейчас, когда он остался один на один с суровой природой северного края, полярное сияние подавляло своим величием.

– Красота! – пробурчал Сорокин. – Красота, чтоб ей провалиться! А впрочем, кстати…

Он подошел к мохнатым елям, росшим на склоне сопок. При свете северного сияния было отчетливо видно, что у них с одной стороны веток значительно меньше. Основания шершавых стволов поросли рыжим мхом. Значит, на этой стороне север. лётчик встал лицом к северу, протянул руку налево – на запад и мысленно проложил линию, куда, по его догадкам, надо было идти.

Померкло и потемнело небо. Сорокин почувствовал, что леденящий ветер пронизывает насквозь и кожаное пальто, и комбинезон, и китель. Становилось все холоднее и холоднее. Сверху сыпался порошок изморози, жгучий, как раскаленные опилки железа.

Летчик шел, стараясь не сбиваться с курса, поднимаясь на сопки и осторожно спускаясь с них. Горело лицо, ныла простреленная нога.

И опять наступил короткий полярный день. Белесоватое холодное небо низко нависло над хаосом сопок и гранитных валунов. Сорокин подумал о том, что он давно уже не ел. Достав из кармана шоколад, он положил в рот небольшой квадратик и закричал от дикой, нестерпимой боли. Верхние зубы, выбитые финкой гитлеровца, плоха держались в кровоточащих деснах.

Захар выбросил консервы, галеты, печенье: все равно теперь не понадобятся. Идти стало легче.

«Значит, есть не придется. Ничего, дойду и голодным, обязательно дойду, – подумал летчик. – Если суждено умереть, то лучше среди своих. Не оставаться же, в самом деле, на съедение волкам…»

В конце октября в Заполярье день, похожий больше на сумерки, длится два с половиной – три часа. И снова кругом густая, черная тьма. Она гудит, стонет, слепит, захватывает дыхание. Но усталый, раненый, голодный человек идет во тьме, вытянув вперед руки, как слепой, идет, натыкаясь на валуны, руками ощупывая сосны и ели, чтобы найти мох с северной их стороны и не сбиться с пути.

Спускаясь с одной из обледенелых сопок, Захар поскользнулся, упал и на своем кожаном реглане скатился, как на салазках, вниз. В памяти всплыло далекое прошлое, годы раннего детства.

…Семья Захара, родившегося в год Великого Октября, жила в сибирском селе Глубоком, неподалеку от Новосибирска.

Самой большой радостью для деревенских мальчишек было катание на ледянках с гор во время масленицы. Вот когда отводил душу. Из коровьего кизяка он и его друзья лепили гнезда. Заливали их на ночь водой, и ледянка готова. Вечерами при мигающем свете факелов из соломы с гиканьем и смехом они летели стремглав на своих ледянках вниз, под откос.

Вспомнив сейчас о ледянках, он решил спускаться с сопок, как это делал когда-то мальчишкой в родном сибирском селе. Он подвертывал под себя полы кожанки и съезжал вниз. Преодолевать расстояние стало легче. Но летчику приходилось не только спускаться, но и подниматься.

Сорокину страшно хотелось спать. Метель баюкала его своей бесконечной, заунывной песней. Как хорошо лечь, вытянуть натруженные ноги или просто посидеть на снегу! Но он знал, что если сядет, то обязательно заснет, а сон на лютом морозе – это конец.

И он шел.

На четвертые сутки Сорокин подошел к незамерзающей горной речушке и жадно напился, черпая пригоршнями ледяную воду. Речка впадала в озеро, покрытое льдом. Он смело ступил на лед, прошел несколько шагов и провалился по пояс в студеную воду. Хорошо, что на дне оказались гранитные плоские камни. Осторожно ступая по ним, Захар выбрался на берег: тонкий лед был подмыт горным потоком и не выдержал тяжести человека.

Фетровые бурки и брюки промокли и отяжелели. Стало еще холоднее. Захар глотнул остаток коньяка, но не согрелся. Надо было развести костер, а спичек не оказалось. Он собрал в кучу сухой валежник и выпустил в него две последние ракеты, надеясь, что он затлеет. Ничего не вышло. Захар со злостью швырнул в снег уже ненужную ракетницу и побрел дальше.

Теперь ломило не только щеку, зубы и ноги – нестерпимо

ныло все тело. Казалось, каждый мускул, каждая косточка воспалены и причиняют тяжкую боль. Есть не хотелось. Наступала страшная сонная слабость.

Вскоре Захар заметил на снегу под кустом какие-то маленькие движущиеся серые пятна. Это были куропатки. Он сделал несколько выстрелов из пистолета, почти не целясь. Куропатки разлетелись в стороны, лишь одна осталась лежать на месте. Он свернул ей голову и выдавил себе в рот горячую солоноватую кровь. Сначала Захар почувствовал прилив энергии и бодрее зашагал вперед. Но часа через два наступила какая-то одуряющая вялость.

Что было потом, Сорокин помнит смутно. Он шел, осторожно ставя ноги, ступни которых накрепко смерзлись с фетром подошв, часто падал, с трудом поднимался и снова шел. Он видел, точно во сне, улыбающихся и зовущих его к себе жену и сына, оставшихся в Евпатории, лица боевых товарищей, знакомый аэродром аэроклуба кубанского городка Тихорецка, где он учился летать, улицы Москвы…

Когда уже не мог идти, он стал ползти на четвереньках.

Вперед, только вперед! К жизни! К товарищам!

Возвращение

На шестые сутки Сорокин услышал отдаленный гудок катера и когда взобрался на сопку, то в самом деле увидел широкую темную полосу воды и дымок парохода на горизонте.

Около избушки, на берегу, стоял человек. Сорокин, не выпуская из рук неимоверно отяжелевший пистолет, шел к морю. Радостно и спокойно забилось у него сердце, когда раздался окрик часового:

– Стой, кто идет?

Сквозь застилавший глаза туман лётчик увидел в разрезе башлыка часового знакомые золотые буквы «Северный флот» и упал без чувств у ног краснофлотца.

Летчика внесли в дом. Командир зенитной батареи дал ему глотнуть спирта.

– Я лейтенант Сорокин, – еле слышно прошептал летчик, очнувшись. – Вот вернулся… Позвоните Сафонову…

– Знаем, знаем, – перебил его артиллерист. – Вас долго искали. Несколько партий отправляли в тундру за вами… Дайте я сниму с вас валенки…

Вместе с бурками отделилась и кожа отмороженных ступней.

Сорокин опять потерял сознание. Он очнулся через несколько часов на операционном столе в полевом госпитале, куда его доставили на тральщике. Хирург накладывал последний шов на его лицо.

Весть о чудесном возвращении лейтенанта Сорокина быстро облетела весь Северный флот. Первыми пришли навестить его в полевом госпитале командир эскадрильи Сафонов, техник Родионов и, конечно, его друг Соколов.

Через две недели Сорокину вставили зубы. Повар части – тоже сибиряк – прислал ему в подарок две сотни отличных, замороженных пельменей.

Каждый вечер кто-нибудь из боевых товарищей приходил в госпиталь. Сорокин был в курсе всех дел эскадрильи.

– Не горюй, ты скоро вернешься к нам! – говорили товарищи, и каждый из них с тревогой спрашивал: – А ноги как? Заживают?

– Ноги как ноги, – отвечал, хмурясь, Захар. – Врачи вылечат. На то они и врачи…

Мысль о ногах не давала Сорокину покоя. Не то чтобы ноги болели, – он их почти не чувствовал. И в этом-то был весь ужас!

– Обморожение третьей степени. Ступни, как видно, придется ампутировать, – подслушал он как-то разговор лечащего врача с главным хирургом флота и закричал в испуге:

– Не дам! Что хотите делайте, а резать не дам!

Ноги не заживали, хотя врачи делали все от них зависящее.

Когда однажды врачи велели Сорокину спустить ноги с кровати и попробовать пошевелить пальцами, лопнули сухожилия. Стало ясно, что без операции не обойтись. Понял это в конце концов и сам летчик.

Главный хирург флота профессор Арапов на следующий день пришел в палату.

– Вот что, Сорокин, – сказал он. – Делать больше нечего. Соглашайтесь на ампутацию. Совсем немного отрежем, только ступни. А если на неделю оттянем операцию, придется тогда отнимать по колено.

– Но как же я буду летать? – спросил Захар.

– А разве так уж обязательно летать? В жизни есть много путей-дорог, выберите какую-нибудь себе по сердцу…

И тогда Сорокин решился.

– Если надо – режьте! – твердо сказал лётчик и после недолгого молчания добавил: – Но летать все равно буду!

…Ноги, не болевшие до операции, стали причинять беспокойство после нее. Захар временами ощущал боль в ступнях, которых уже не было. Так бывает – это особая нервная аномалия.

Захар лежал на своей койке мрачный, неразговорчивый, почти ничего не ел, отказывался даже от любимых пельменей. Он не отвечал на шутки товарищей, по-прежнему часто навещавших его. У всех был почему-то виноватый вид. Сорокину казалось, словно каждый из них думал об одном и том же: «Вот у меня есть ноги, а у тебя нет. Я могу летать, а тебе никогда не удастся подняться в воздух…» И никто из боевых друзей в разговоре уже не заикался о том, что Сорокина ждут в полку, ставшем на днях гвардейским…

Культи ног заживали медленно и плохо. Решено было отправить Сорокина в тыловой госпиталь в город Киров. Там смогут его как следует подлечить.

За гранью возможного

В палате № 15 госпиталя в Кирове, расположившегося в просторном здании городской гостиницы, соседом Сорокина по койке случайно оказался старый приятель, с которым он вместе кончал летную школу.

Летчик-истребитель Борис Иванович Щербаков был ранен в воздушном бою разрывным снарядом. У него началась газовая гангрена. Пришлось ампутировать ногу выше колена. И Щербаков немного завидовал Сорокину.

– У тебя нет только ступней, – сказал он однажды. – Сделают тебе протезы, танцевать будешь! Счастливчик! А вот мне уже никогда не придется взять в руки штурвал. Отлетался я…

– Чудак ты, Борис, – отвечал ему Сорокин. – Безногий лётчик – все равно что скрипач без пальцев или слепой художник… Кто меня пустит к самолету? Это – за гранью возможного…

– Ерунда! – возражал ему Щербаков. – Ты ведь сильный, если такое вынес – раненый вышел из тундры! Помню, каким хорошим спортсменом ты был в училище: и в футбол играл, и плавал, и тяжелой атлетикой занимался… Силенки, друг, и на это у тебя хватит…

– Может, силенки и хватит, но все равно я тоже отлетался, Борис! Отлетался…

Он говорил так, но в глубине души теплилась надежда и постепенно росла уверенность: придет когда-нибудь день, и он взовьется на истребителе в поднебесье. Встретит врага в воздушной схватке, и тогда держись фашист… Собственно говоря, оснований для такой уверенности, кроме страстного желания летать и веры в свои силы, не было никаких. Но пока об этом не следует думать. Надо лечиться и лечиться…

Пожалуй, не было в огромном госпитале более дисциплинированного больного, чем лейтенант Захар Сорокин. С особым старанием он исполнял все предписания врачей. Когда ему сказали, что солнце – отличное лекарство, он в весенние дни буквально сползал со второго этажа на улицу и часами сидел на крыльце, выставив ноги навстречу живительным лучам весеннего солнца.

В июле Сорокин взялся за костыли, начал снова учиться ходить. Было больно наступать, но он упорно не прекращал своих тренировок.

Потом Сорокину сделали ортопедическую обувь. Когда Захар надел ботинки с твердыми носками и попытался сделать первый шаг, он растянулся во весь рост на полу. Эта неудача не

обескуражила его. Захар настойчиво учился ходить и довольно скоро начал передвигаться самостоятельно.

…Прошло семь месяцев лечения в Кирове. Наконец Сорокина вызвали на медицинскую комиссию. Врачи пришли к выводу, что его надо демобилизовать. Сорокин категорически возражал. Настойчивость Захара заставила врачей пойти на уступку: его признали годным к нестроевой службе в тылу и откомандировали в резерв в Москву.

В конце 1942 года высокий офицер в черной морской шинели, опираясь на самодельную палку, медленно шел по Петровке. Он шел одной из самых оживленных до войны улиц столицы. На ней было не так уж много прохожих. Большинство их носило шинели и кирзовые сапоги с широкими голенищами. Зеркальные витрины магазинов были забиты досками или забаррикадированы мешками с песком. Вдоль тротуаров возвышались тучи снега. Суровая, военная Москва предстала перед глазами летчика. Он угрюмо смотрел вокруг и переживал неудавшиеся хлопоты в управлении авиации Военно-Морского Флота. На все просьбы о допуске к летной работе Сорокин получил решительный отказ. Тогда он решил идти к самому наркому.

Несколько раз Захар Сорокин переписывал рапорт. Ему все казалось, что он не находит достаточно убедительных слов. Наконец он остановился на такой редакции: «Разрешите отомстить за те раны, которые нанесли фашисты нашему народу и мне. Считаю, что смогу летать на боевом самолете и уничтожать фашистов в воздухе».

Этот рапорт Сорокин отнес дежурному офицеру наркомата.

На следующее утро, когда Захар пришел в наркомат, на его имя был уже выписан пропуск. Сорокин бросил свою палку в бюро пропусков и, стараясь идти четким шагом, вошел в кабинет наркома.

Адмирал, поздоровавшись с ним, спросил:

– Как себя чувствуете?

– Стою и хожу устойчиво, – волнуясь, ответил Захар.

Нарком показал ему рукой на стул, предложив сесть. Направляясь к креслу, Сорокин пошатнулся и, чтобы удержаться на ногах, ухватился за край стола.

– Пройдите медицинскую комиссию. Если у вас не найдут других физических недостатков, кроме неполноценных ног, разрешу летать.

И вот закончено медицинское освидетельствование. В Центральном госпитале должна была решаться судьба летчика. Председатель комиссии подал ему листок, на котором было

отпечатано:

«В порядке индивидуальной оценки Сорокин З. А., старший лейтенант, признан годным к летной работе на всех типах самолетов, имеющих тормозной рычаг на ручке управления. К парашютным прыжкам ограниченно годен. Прыжки разрешены только в воду».

Он не верил своему счастью. И когда с командировочным предписанием, железнодорожным билетом в кармане и с чемоданом в руке стоял на перроне Ярославского вокзала, ему казалось, что его обязательно вернут.

Снова в воздухе

Мурманск встретил летчика сорокаградусным морозом. Но Захар не чувствовал холода. Ведь он ехал снова воевать.

Вот наконец и штаб гвардейского имени дважды Героя Советского Союза Бориса Сафонова истребительного полка.

Здесь тепло встретили старшего лейтенанта Захара Сорокина, он был назначен командиром звена в первую эскадрилью, в которой служил до ранения.

Боевые друзья закидали Захара вопросами:

– Погостить приехал?

– Проведать?

– Я не гость, а летчик! – ответил Сорокин.

– А как же с ногами?

– С ногами? – спокойно переспросил Захар. – Бегать стометровку не собираюсь, а летать смогу.

Не сразу далось умение управлять боевым самолетом, когда педали нажимают не собственные ступни, а протезы.

Пришлось немало потренироваться в кабине самолета, стоявшего на земле, а потом и в полете. Постепенно Сорокин стал даже забывать о своих протезах.

В первые дни скупой северной весны 1943 года вернувшийся в строй гвардии старший лейтенант Захар Сорокин стал совершать боевые вылеты. Через месяц он сбил седьмой по счету вражеский самолет.

…19 апреля 1943 года шестнадцать тупоносых фашистских истребителей «фокке-вульф» появились над аэродромом части, в которой служил Сорокин. Пытаясь связать боем советские истребители, они хотели дать возможность другим самолетам безнаказанно бомбить Мурманск. Их замысел был сразу разгадан. Четыре темно-зеленые машины, стремительно набирая высоту, кинулись навстречу четырехкратно превосходящему их по силе врагу. Вел четверку Захар Сорокин.

На высоте около десяти тысяч метров началась схватка. Сорокин с ходу сбил ведущий самолет противника. Он пошел вниз, оставляя позади себя голубоватый дымок. Боевой порядок фашистов был расстроен, но, чувствуя свое численное превосходство, гитлеровцы не отступали.

Звено Сорокина действовало слаженно и четко. Командир оставил пару своих самолетов выше себя для прикрытия, а сам с ведомым повел бой на вертикалях.

Люди на земле с восхищением наблюдали воздушную схватку четверки храбрецов с пятнадцатью вражескими истребителями.

Кружась в бешеном вихре, самолеты то снижались до высоты в четыреста – пятьсот метров, то отвесно ввинчивались в серое весеннее небо, по которому трассирующие пули чертили причудливые узоры.

На глазах у наблюдавших еще один фашистский самолет вспыхнул и огненным комом рухнул на сопки.

После этого «фокке-вульфы» перегруппировались и стали уходить на запад. Сорокин и его ведомый Горышний бросились за ними в погоню. С высоты они открыли огонь по удирающим гитлеровцам. Еще два вражеских самолета упали на землю. Остальные машины противника, развив предельную скорость, скрылись из виду.

В баках истребителей остались граммы горючего, когда они приземлились на своем аэродроме. Пять сбитых фашистских самолетов – таков был итог этого славного боя. Сорокин лично сбил два «фокке-вульфа».

Вскоре выяснилось: среди сбитых гитлеровцев был знаменитый ас Мюллер. Этот непобедимый «король неба», как кричали о нем газеты, будто бы насчитывал девяносто семь воздушных побед. Рассказывали, что он летал на особой машине, лично подаренной ему Герингом. Как правило, Мюллер не вступал в бой, суливший ему неприятности, предпочитал наносить последний смертельный удар, неожиданно вынырнув из-за облаков, когда советский лётчик оказывался уже окруженным фашистами.

Советские летчики-сафоновцы долго и безуспешно охотились за гитлеровским «королем неба».

Мюллер оказался неплохим спортсменом. Посадив поврежденный в бою самолет, он встал на лыжи и прошел на них почти сто километров, пока его не задержали.

Кто сбил подарок «самого» Геринга? В групповом бою установить это почти невозможно. Может быть, это был Сорокин, возможно, кто-либо другой из его четверки. Во всяком случае, когда Мюллера доставили в штаб, туда вызвали командира звена старшего лейтенанта Сорокина, чтобы он посмотрел на пленного «короля».

Мюллер бросил беглый взгляд на молодого, прихрамывающего летчика и буркнул переводчику:

– Это не он. Меня сбил старый, опытный ас.

Потом он, немного подумав, добавил:

– Пусть расскажет, как шел бой!..

Сорокин движением рук и пальцев наглядно воспроизвел все перипетии воздушного боя. Мюллер убедился в том, что сидевший напротив него лётчик действительно участвовал в

роковой для него схватке. А узнав, что у этого летчика нет ног, немец долго ругался, досадуя на свое поражение…

После этого Сорокин участвовал во многих воздушных схватках.

Двадцатого августа 1944 года, возвращаясь с очередного боевого задания и еще находясь в воздухе, он услышал по радио голос командира полка:

– Гвардии капитан Сорокин Захар Артемьевич! Поздравляю с присвоением вам высокого звания Героя Советского Союза.

Он тотчас же радировал традиционный ответ советских воинов:

– Служу Советскому Союзу!

…В конце войны Захар Артемьевич Сорокин был переведен на Черноморский флот. К Дню Победы на его боевом счету было восемнадцать сбитых вражеских самолетов. Двенадцать побед он одержал, летая без ног.

Несколько мирных лет он прослужил еще в военной авиации, теперь уже в «земной» должности штурмана наведения, потом демобилизовался.

В последние годы он живет в Москве, занимается литературным трудом – написал несколько книг о дважды Герое Советского Союза Борисе Сафонове, о друзьях-однополчанах, о своем боевом пути.

Друга прикроет друг…

Лейтенант Гурьев начал летать в районе Сталинграда, когда фронт проходил еще за Доном. Он видел, как двигались на запад гурты скота, вереницы беженцев, до отказа груженные машины и телеги, навьюченные коровы, верблюды. По обочине дороги брели старики и женщины, толкая перед собой детские коляски с домашним скарбом, а рядом семенили малыши, месившие пыль голыми ножками. И все с тревогой поглядывали на небо: не видно ли со стороны Дона фашистских самолетов.

Советские истребители охраняли дорогу, вступая в частые схватки с гитлеровскими летчиками, пытавшимися поливать пулеметным огнем мирных, измученных людей, уходивших из родных мест. В одной из таких схваток Гурьев открыл свой боевой счет. От его пули загорелся вражеский истребитель «мессершмитт» и ярко пылающим костром неуклюже рухнул в степь. На своем "ястребке" Гурьев вывел тогда красной краской первую звездочку.

К концу августа сорок второго года поток беженцев иссяк, волна эвакуируемых с дальних мест прошла через Сталинград. По ночам далеко видны были в степи пожары – горели хлеба и села. Фронт приближался к огромному городу, привольно раскинувшемуся на шестьдесят километров вдоль Волги.

…Памятное утро двадцать третьего августа было душным и жарким. Накаленные солнцем земля и каменные здания не успевали охладиться за ночь. С восхода солнца дворники обильно поливали асфальт, газоны и деревья. Над их головой очень высоко кружился вражеский разведчик – «рама». В утренних косых лучах солнца блестели на виражах стекла кабины. Прерывисто урчали моторы двухвостого самолета, уходившего на запад. Потом в небе над Сталинградом появились юркие «мессеры», а за ними тяжелые «юнкерсы» и «хейнкели».

С юга на север шли фашистские бомбардировщики. Их гнали и преследовали наши летчики, обстреливали зенитчики. Немецкие самолеты то появлялись из-за облаков, то вновь уносились в высоту для того, чтобы вынырнуть в другом месте и сбросить на Сталинград фугасные бомбы большой взрывной силы.

Население города перебралось в убежища, щели, землянки и подвалы.

Начались пожары.

Весь день на Сталинград друг за другом, волнами шли эскадры фашистских бомбардировщиков. Все центральные районы города пылали. Не менее шестисот вражеских самолетов,

каждый из которых сделал два-три вылета, бомбили Сталинград.

После объявленной в этот день в городе воздушной тревоги так и не последовал отбой. Он наступил только после окончательного разгрома гитлеровских войск под Сталинградом – второго февраля.

Казалось, вражеским налетам не будет конца. Огромный цветущий город, в котором жило около полумиллиона человек, превратился в развалины. И ночью фашистские самолеты продолжали бешеную бомбежку Сталинграда, освещая его ракетами.

Враг потерял десятки самолетов, сбитых советской истребительной авиацией и зенитчиками. Но это не останавливало его. Бомбежка продолжалась.

Лейтенант Гурьев, как и все его товарищи по эскадрилье, почти весь тот день был в воздухе. Он возвращался на аэродром, заправлялся горючим, брал новые пулеметные ленты и вновь взмывал ввысь, бросаясь вдогонку за «юнкерсами».

Он сделал несколько боевых вылетов. На фюзеляже его «ястребка» прибавилась еще красная звездочка. Но на этот раз ее вывел не сам Гурьев, а его техник. лётчик же еле добрался до блиндажа, упал на койку и, не раздеваясь, заснул тяжелым сном, настолько он был обессилен.

Так началась для Гурьева великая битва у Сталинграда. Эскадрилье, в которой он служил, была поручена охрана переправ через Волгу в районе Тракторного завода. По нескольку раз в день поднимались в воздух «ястребки», завязывая скоротечные схватки с вражескими самолетами.

И очень часто подбитые гитлеровские машины пыряли в темную от нефтяных пятен Волгу, по которой медленно плыли трупы и обломки разбитых катеров, шлюпок и барж.

Аэродромы находились в степи, недалеко от Волги, у ракитовой рощи. Самолеты стояли среди деревьев, на просторном лугу. Они были прикрыты ветками с еще не опавшими листьями, и их трудно было заметить с воздуха.

В здании заброшенной МТС расположился ПАРМ – полевые авиамоторные мастерские. Штаб полка, столовая и общежития помещались в землянках, где всегда стоял приятный смолистый запах от свежих досок обшивки.

Однажды, когда все самолеты эскадрильи поднялись по очередной тревоге, на аэродроме появился молодой лётчик с небольшим чемоданом в руке. Он то и дело останавливался, прикладывал ладонь козырьком к глазам и всматривался в небо, откуда доносился гул моторов и отдаленные прерывистые пулеметные очереди. лётчик подошел к группе механиков, так же

как и он наблюдавших за небом.

– Развлекаются! – сказал он, подняв руку вверх.

– У нас часто бывает такое веселье! – ответил механик, не поворачиваясь в сторону говорившего.

Худой и длинный инженер эскадрильи, которого все звали за рост «дядей Степой», взглянул на кубики на петлицах новенькой гимнастерки прибывшего и спросил, слегка заикаясь:

– А вы к нам, товарищ младший лей… лейтенант?

Летчик лихо козырнул и посмотрел снизу вверх на инженера, хотя и сам был, что называется, «выше среднего» роста.

– Так точно, младший лейтенант Степанов… Явился для прохождения службы… – и добавил совсем другим голосом: – Разрешите к вам обратиться, товарищ военинженер третьего ранга, где я могу видеть лейтенанта Гурьева? Дружок он мне…

– А вот сейчас увидите, – ответил инженер, указывая рукой на "ястребок", стремительно приближающийся к аэродрому.

Делая крутой поворот, скользя на крыло, Гурьев плавно посадил свой самолет.

Он еще рулил по полю, а навстречу ему бежал его техник, а за ним Степанов.

– Идти за краской? – весело спросил техник.

– Нет, Дмитрия, сегодня мимо… удрал, проклятый, – засмеялся коренастый, небольшого роста, но ладно сбитый летчик, выпрыгивая из кабины, и, любовно похлопав рукой по фюзеляжу, вдоль которого протянулась красная стрела с шестью звездочками, добавил: – Ничего, еще украсим…

Тут он увидел Степанова и бросился обнимать своего друга:

– Саша! Саша! Подожди минутку, только сниму парашют… И где ты, длинновязый, так долго копался, сатана, так тебя заждался…

– По-прежнему все стихами шпаришь, – рассмеялся Степанов. – Прежде чем попасть к вам в часть, пришлось срочно кончать высшую истребительную школу…

На встречу друзей, улыбаясь, смотрел техник, немолодой уже человек, с обветренным коричневым лицом, на котором топорщились, как щетка, жесткие седеющие усы, одетый в промасленный комбинезон.

– Узнаешь? – спросил друга Гурьев.

– Дмитрий! – радостно воскликнул Степанов. Он только сейчас узнал лучшего механика Горьковского аэроклуба, его наставника по технической части. Учитель и ученик обнялись.

– Ну, пошли к капитану, – сказал Гурьев. – Тебе повезло, вчера пригнали пять новых истребителей, один из них, наверное, командир даст тебе.

По дороге в штабную землянку Степанов достал из планшета три письма и отдал Гурьеву.

– Это от родителей, это – пишет начальник аэроклуба, а вот это от кого, не скажу, отгадай сам!

– От нее?

– Да, от Кати, – сказал, улыбаясь, Степанов.

В землянке при неярком, дрожащем свете фронтовой «молнии» Гурьев перечитывал письма.

– Что хорошего пишут твои? – спросил техник Лаврентьев.

– Все в порядке, – ответил Гурьев. – Отец сообщает, что его назначили начальником цеха. Старший брат стал директором завода… Петровский – начальник аэроклуба, рвется на фронт, но его не пускают – программу выпуска летчиков увеличили вдвое… Ну, а дальше – секрет… Могу только сказать, что Катя кончила десятилетку. В институт решила поступать после войны, а сейчас учится на токаря. Пишет, что мечтает работать на моем станке…

…Через сутки произошло «боевое крещение» младшего лейтенанта Степанова.

Была дана ракета на взлет. Над аэродромом повис комок лилового дыма. Техник выбил ногой колодки из-под колес машины, и она рванулась вперед.

Степанов с особой остротой испытывал то радостное, чуть тревожное возбуждение, которое всегда охватывало его в начале полета. А сегодня был особенный полет – первый, боевой… Самолеты шли к переправе. По ту сторону Волги что-то горело, и черный дым пожара лениво расползался во влажном воздухе. Внезапно Степанов увидел под собой «Юнкерс-88». лётчик стал снижаться, набирая скорость. В стеклышке прицела вражеская машина занимала все больше и больше места. Степанов, держа пальцы на гашетке, не выпускал «юнкерса» из прицела. Все ближе и ближе гитлеровская машина. Пора! Степанов сбоку полоснул самолет с черными крестами.

Бомбардировщик стал крениться на левую плоскость. Левый мотор его задымил. Он повернул обратно и стал уходить неуверенно, как-то криво снижаясь. Теперь Степанов оказался у «юнкерса» в хвосте. Он отчетливо видел следы трассирующих пуль, которыми бил по нему стрелок «юнкерса». Чтобы вывернуться из пулеметной струи, Степанов круто сворачивал в сторону, отставал, потом опять догонял вражеский самолет. Наконец ему удалось нанести последний удар. Он атаковал бомбардировщик сверху и прошил его длинной очередью от моторов до хвоста.

Дымящийся «юнкерс», медленно крутясь, пошел вниз…

Первая красная звездочка появилась на фюзеляже

истребителя № 9, на котором стал летать Степанов. Его «девятка» стояла на аэродроме рядом с «тройкой» Гурьева, как стояли когда-то рядом их станки в цехе автозавода в Горьком. Друзья были неразлучны и на земле и в воздухе.

Как правило, они вылетали со всей эскадрильей, но нередко парой отправлялись на «охоту». В таких случаях в полете Степанов особо бдительно охранял наиболее уязвимое место машины – хвост самолета своего друга, и сам каждые тридцать – сорок секунд обязательно поворачивал голову назад, оглядывая хвост своего «ястребка». Он делал это почти автоматически, по привычке, чтобы не дать «мессершмиттам» атаковать внезапно. Ведь в воздушном бою побеждает тот, кто первым замечает противника.

Работы для летчиков особого полка истребительной авиации все прибавлялось и прибавлялось. На левом берегу, напротив Тракторного завода, как, впрочем, и у других переправ, скапливалось большое количество машин, танков и разной боевой техники, ожидавшей переправы. Надвигалась зима, по Волге с верховьев непрерывно плыл то мелкий битый лед, то крупные ледяные поля. Переправа через реку очень усложнилась. Буксиры обламывали об лед спицы колес, баржи сносило течением, срезало льдом. Ждать ледостава было нельзя. Готовящийся к наступлению фронт требовал усиленного пополнения. Переправа шла не только ночью, как раньше, но и днем. Истребители беспрерывно патрулировали в небе. К тому же они стали все чаще и чаще «охотиться» за транспортными машинами врага, которые снабжали засевших в Сталинграде фашистов боеприпасами и продовольствием.

В середине декабря было завершено окружение гитлеровцев под Сталинградом.

* * *

С утра дул западный ветер, шел густой тяжелый снег. И в этот нелетный день к Сталинграду подбирался отряд бомбардировщиков, сопровождаемый новыми быстроходными истребителями. Как видно, гитлеровцы решили воспользоваться снегопадом, так как думали, что при плохой погоде им удастся действовать безнаказанно. Получив донесение поста наблюдения, эскадрилья «ястребков» поднялась в воздух.

Ничего не было видно сквозь густую пелену снега. Степанов старался разглядеть хвост гурьевской машины. Они попали в густую тучу и круто взмыли вверх. Окутанный туманом со всех сторон, Степанов перестал ощущать направление и только по высотомеру видел, что поднимается. Но вот туман поредел, и истребители выскочили из облаков. Навстречу им засияло солнце. Степанов облегченно вздохнул, увидев перед собой гурьевскую «тройку», и тут же заметил, как прямо на них, чуть ниже двигаются вражеские бомбардировщики. Они плыли тесным строем – углом вперед. Их было много. Степанов насчитал до десятка машин, а потом сбился со счета. А с боков шныряли вражеские истребители.

«Что сейчас сделает Гурьев: свернет или проскочит над ними?» – не успел подумать Степанов, как его «ведущий» врезался в клин вражеских машин. Строй их мгновенно рассыпался, смешался. Гитлеровские летчики были, должно быть, поражены такой неслыханной дерзостью. Несколько вражеских самолетов повернули обратно, другие бросились вниз, в спасительную тучу.

Степанов, проскакивая среди вражеских самолетов, стрелял почти наугад. Машин так много, что все равно в какую-нибудь попадешь. В него тоже стреляли. Мельком глянув вниз, Степанов заметил пылавший бомбардировщик, который, переворачиваясь, падал вниз.

Гурьева он ни на секунду не терял из виду и все время боя «висел на его хвосте», защищая друга… Небо быстро пустело. Только три немецких истребителя кружились вокруг Гурьева. Степанов нырнул под один из них, сделал «горку» и полоснул по брюху очередью. Гитлеровец шарахнулся в сторону и исчез. Другая вражеская машина, сраженная Гурьевым, пылала внизу в степи, растопляя вокруг снег. лётчик третьего истребителя был опытен и напорист. Он нападал на Гурьева, отскакивал и вновь нападал. Лишь когда гитлеровец заметил Степанова, он решил уйти. Но это ему не удалось. Степанов стремительно бросился вдогонку.

Но почему Гурьев так странно ведет себя? «Тройка» то скользит на крыло, то переходит в штопор, то падает почти в отвесном пике.

«Ваня ранен, он теряет управление. Почему же он не прыгает?» – мучительно думал Степанов, яростно бросаясь в атаку на уходившую вражескую машину. Он поймал ее в прицел и резанул сбоку очередью. Гитлеровец перевернулся через крыло и неторопливо нырнул в степь.

Почти одновременно Гурьев вышел из пике и с глубокого виража врезался в землю.

«Погиб, погиб старый и верный друг!»

Степанов снизился и бреющим полетом прошел над местом падения гурьевского «ястребка», но ничего не смог различить: опять пошел снег. На последних каплях горючего он дотянул до своего аэродрома.

Бортмеханик Василий Дмитриевич Лаврентьев – «хозяин» гурьевской «тройки» и молодой сержант, недавно ставший обслуживать машину Степанова, ожидали на аэродроме «своих», чтобы принять самолеты. Бортмеханики на полевом аэродроме были неутомимыми и изобретательными тружениками. Когда они отдыхали – неизвестно. Почти каждую ночь, на морозе, они возились около самолетов, ремонтируя моторы, заделывая пробоины от пуль в плоскостях и в фюзеляже. А к рассвету обычно истребители стояли в полной боевой готовности. Баки были заправлены горючим, пулеметы заряжены, все приборы проверены. Недаром техников звали «хозяевами самолетов». Они знали, что малейший их недосмотр, самая крошечная недоделка могут привести к несчастью в воздухе, и без устали трудились под назойливым осенним дождем или на студеном зимнем ветру. Их лица были обветрены, руки в трещинах от бензина и от жгучих прикосновений к ледяному металлу. Утро заставало их всегда у самолетов, в ожидании сигнала к вылету, готовых в любую минуту рывком повернуть лопасти воздушного винта и тем самым запустить мотор. А когда летчики, уверенные в своих «ястребках», взмывали в небо, «хозяева» их машин не уходили с аэродрома.

Крепкая, боевая дружба связывала летчиков с техниками. Особенно близки были Ваня Гурьев и его «хозяин» – Дмитрич. И сейчас, волнуясь, что долго не возвращается Гурьев, Лаврентьев рассказывал сержанту со степановской «девятки» о летчиках-друзьях:

– Ты не знаешь, что это за золотые ребята!.. Корень их надо знать – потомственные рабочие, сыновья наших старых сормовских слесарей. Они вместе в ремесленном учились, потом

вместе токарями стали работать. Их станки стояли рядом. Почти каждый день, за двадцать километров приезжали они к нам в аэроклуб – уж очень хотелось им научиться летать. Когда началась война, оба уже были инструкторами летного дела. Казалось, что еще нужно?! – летают хорошо, кадры готовят, нет ведь, пусти их на фронт… Ну и добились своего. Сначала Гурьев и я ушли, а потом вытащили сюда и Степанова… Ну, что их так долго нет?.. Все наши уже вернулись… Пора им, пора, ведь горючее уже на исходе…

Лаврентьев нервно шагал по посадочному полю, посматривая на часы, и сокрушенно качал головой.

Из штабной землянки уже несколько раз прибегал вестовой.

Наконец из-за низкого облака выскочил истребитель и с ходу сел на аэродром.

Когда Степанов вышел из кабины и, сдернув шлем с головы, подставил разгоряченное лицо ветру, все поняли, что случилась беда.

Летчик обнял Лаврентьева:

– Не уберег я Ваню, сбили, проклятые…

У старого техника по коричневому морщинистому лицу скатилась слеза и повисла сверкающей капелькой на седеющих усах.

Лаврентьев достал из кармана своей кожаной куртки румяное яблоко.

– Ему приготовил, а его нет…

Яблоко упало и покатилось. Оно заалело на снегу, как огромная капля крови.

…Вечером в землянку зашли командир эскадрильи и инженер. Степанов, лежавший ничком на койке, вскочил на ноги.

– Мы пришли вас поздравить, – сказал командир, протягивая белый листок, – от всей души поздравить. Только что получена телеграмма, ваша жена родила сына.

– Спасибо, – тихо ответил летчик. – Большое спасибо. Вот какой сегодня день – друга потерял, сына нашел. Я обязательно назову его Иваном…

– Я тоже сердечно поздравляю! – «Дядя Степа» энергично встряхнул руку Степанова.

– И вот что я хочу вам предложить, – продолжал командир. – Пока вы не успокоитесь, летать вам будет трудно, к тому же ваш самолет как решето. Потребуется время, чтобы его залатать как следует. Берите отпуск дней на десять и поезжайте домой, увидите сына и подготовите стариков Гурьевых к печальной вести.

– Я не могу этого сделать. Сейчас наступают решающие бои

под Сталинградом, а я буду разъезжать по личным делам…

– А я не могу в таком состоянии допустить вас к полетам, – возразил командир. – Все равно будете без дела сидеть. Поезжайте лучше в отпуск.

– Война не скоро кончится, – вмешался в разговор инженер. – До Берлина еще далеко. Работы всем хватит. Конечно, поезжайте домой. Если вы разрешите, – он обратился к командиру, – то я вместе со Степановым отпустил бы и техника Лаврентьева. Они земляки. Да и самолета нет теперь у Лаврентьева, а отпуск он заслужил…

Долго сидели в землянке, склонившись над картой Степанов и Лаврентьев. На карте-пятикилометровке в сорок седьмом квадрате красным карандашом было отмечено место, где упал самолет Гурьева.

Близко к полночи лётчик и техник вошли в штабную землянку.

– Решили все-таки идти в отпуск? – спросил капитан.

– Решить-то решили, но не сейчас, – ответил Степанов и рассказал о том, что он с Лаврентьевым собрались сходить в степь, чтобы самим убедиться в гибели Гурьева. Район этот фашистами не занят… – Похороним Ваню, а может… на войне всякое бывает…

Командир вначале возражал, считая, что не следует рисковать, степь кишмя кишит гитлеровцами, а главное – риск бесцельный: и обломков самолета не удастся найти, все занесло снегом…

– Это бесполезная затея, – кричал инженер, заикаясь более обычного. – Пло-о-о-хо придумано, очень пло-о-охо. Мы можем потерять лучшего после Гурьева летчика и самого опытного техника.

Но друзья так настойчиво просили разрешения, что командир в конце концов согласился.

Рано утром, когда Степанов и Лаврентьев, встав на лыжи, отправились в путь, их окликнул «дядя Степа»:

– Вот возьмите на дорогу, – и он протянул им алюминиевую флягу, – чистый спирт. Пригодится на холоде…

Друзья перешли Волгу в том месте, южнее города, где сейчас возвышается первый шлюз канала Волга-Дон, и углубились в степь.

Весь день падал мокрый, тяжелый снег. Лыжи с трудом скользили, то и дело приходилось их снимать и счищать налипшие снежные комья. К тому же Лаврентьев был неважный лыжник. Но они шли без отдыха, упорно пробираясь по компасу к сорок седьмому квадрату.

Степь была пустынна. В этих местах вообще редко встречается жилье человека, а те деревушки и хутора, которые и были разбросаны по неоглядной степи, сгорели. Лишь обожженные кирпичные трубы одиноко торчали из снежных сугробов.

Ни одна живая душа не попалась навстречу. Только к концу дня три волка (их развелось множество в военные годы) неспешно трусцой побежали наперерез путникам. Короткая очередь из автомата заставила их повернуть и стремглав умчаться в степь.

Когда стали сгущаться сумерки, Степанов и его товарищ с радостью набрели на кошару. В углу заброшенной овчарни они нашли немного прелого сена и, закопавшись в него, продремали до рассвета.

За ночь погода изменилась. На смену снегопаду пришел трескучий мороз. В сухом холодном воздухе было далеко видно. Степанов и Лаврентьев шли уже в том районе Сталинградской степи, который условно обозначен на карте квадратом № 47. Вот где-то здесь, недалеко лежит недвижимым их погибший друг.

Сильно волнуясь, заранее готовя себя к тому страшному, что сейчас предстанет перед их глазами, они скользили по затвердевшему насту.

– Вот, вот вижу! – закричал вдруг Степанов и, сильно оттолкнувшись палками, стремительно рванул вперед.

В степи возвышался холм. Обильный снег совсем закрыл обломки самолета. Друзья бросились откапывать его. Голыми руками они лихорадочно обламывали уже успевшие затвердеть снежные пласты. Показалось изуродованное крыло и на нем… черный фашистский крест. Это был не «ястребок» Гурьева, а подбитый им или Степановым вражеский самолет.

– Мне сразу показалось, что это не он, – хладнокровно заметил Лаврентьев, – уж больно куча велика…

В трехстах метрах дальше была найдена и гурьевская машина. К удивлению, она оказалась не очень разбитой. Как видно, летчику удалось спланировать и с грехом пополам произвести посадку. На сиденье кабины запеклась кровь. Но ни в кабине и нигде поблизости трупа друга Степанов и Лаврентьев, как ни искали, так и не нашли.

– Что это значит? – спросил Степанов. – Куда же он делся?

– Это значит, что Ваня жив и ушел, – радостно ответил Лаврентьев. – Но куда он ушел, вот в чем вопрос.

Никаких следов обнаружить не удалось. Если они и были, их все равно занесло снегом.

Впереди, в километрах трех-четырех, маячили какие-то строения. Над одной крышей лениво поднималась струйка дыма

и расползалась в морозном воздухе.

– Пойдем туда, – предложил техник. – Может, что узнаем и… отдохнем немного.

Трудно передать радость друзей, когда в первом же домике на краю поселка они увидели лежавшего на хозяйской кровати Ваню Гурьева. Да, это был он, живой и даже веселый. Карие глаза его счастливо сверкнули в прорези сплошь забинтованного лица.

– И где ты, длинновязый, так долго копался… – как всегда шутливо приветствовал он друга.

Степанов бросился его обнимать…

– Осторожно, плечо…

Через пять минут все стало ясным. В воздушном бою с тремя самолетами противника лейтенант Гурьев был ранен в правое плечо. От жгучей боли он на мгновение потерял сознание, но сумел все-таки прийти в себя, заставить самолет повиноваться его воле и, управляя левой рукой, кое-как посадить машину. На земле он сразу потерял сознание, сказалось нервное напряжение и потеря крови. К тому же при посадке он сильно разбил лицо. Сколько лежал в беспамятстве в кабине, Гурьев не помнит. Он пришел в себя от звонких детских голосов, внезапно нарушивших степную тишину. Ребята с хутора видели, как падает краснозвездный самолет, и помчались на его поиски. Они-то и доставили на салазках летчика к себе домой. Старушка, бывшая когда-то санитаркой в районной больнице, сумела хорошо промыть рану, остановить кровотечение и перевязать летчика.

Через сутки три неразлучных друга отправились в обратный путь, в свою часть. Впереди шел Степанов, прокладывая лыжню. За ним Гурьев, с трудом передвигаясь с помощью только одной палки. Замыкал шествие Лаврентьев.

Волга была уже недалеко, когда они увидели небольшой отряд лыжников, шедший из Сталинграда. Лыжники двигались довольно неумело, как-то странно размахивая палками.

Лаврентьев сразу определил:

– Фашисты!

Гитлеровцев было десять человек. Очевидно, это были разведчики, искавшие, нет ли где недостающего звена в тесной цепи советских войск, сомкнувшейся вокруг Сталинграда.

Уходить было поздно. К тому же вражеские разведчики заметили трех человек, шедших в пустынной степи, и теперь с гиканьем бежали им навстречу. Надо принимать неравный бой.

Друзья залегли за небольшим холмом. У Степанова и Лаврентьева были автоматы. Гурьев держал наготове в левой руке пистолет.

Когда до гитлеровцев оставалось шагов полтораста, воздух

резанула короткая автоматная очередь. Высокий немец, шедший впереди, упал ничком в снег. Остальные залегли и открыли ответный огонь.

Перестрелка продолжалась около получаса. Судя по тому, что гитлеровцы несколько ослабили огонь, у них были потери. Был ранен и Лаврентьев. У Гурьева кончились патроны.

Гитлеровцам, видно, надоело отстреливаться лежа на снегу, и они пошли в атаку. Семь немецких солдат, согнувшись в три погибели, кинулись к холму. У Степанова уже были на исходе патроны в диске автомата. Стараясь стрелять так, чтобы ни один выстрел не пропал зря, он уложил еще двух фашистов. Остальные же поползли в сторону.

Степанов отбросил свой автомат и схватил оружие Лаврентьева, громко стонавшего от боли.

Гитлеровцы больше не стреляли. Они отползали все дальше и дальше. Очевидно, разведчики решили просто уйти – степь ведь велика, зачем перестреливаться с отчаянными русскими, когда их можно обойти стороной. Пять гитлеровцев встали на лыжи и, низко пригибаясь, помчались вниз по склону. Последней пулей Степанов настиг еще одного из них.

С Лаврентьевым дело было плохо. Он уже не стонал. Все лицо у него было в крови. Кровь сочилась из правой руки и левого бедра. Дыхание стало прерывистым.

Степанов наложил ему жгуты, замотал голову бинтом из индивидуального пакета. Но как доставить тяжело раненного к своим? Гурьев нашел выход. Он предложил связать две пары «трофейных» лыж, брошенных немецкими разведчиками, и положить на эти самодельные салазки техника.

Так и сделали. И Степанов потянул за собой тяжелую ношу. Гурьев пытался ему помогать здоровой левой рукой.

Мороз все крепчал и крепчал. Очень пригодился спирт «дяди Степы». Глоток его, поддерживая силы измученных людей, согревал их. Долго брели они, пока не встретили наконец наш танковый батальон, шедший к переправе на малой скорости.

…Степанов увидел своего сына Ваню только после окончания войны. Несколько лет Герои Советского Союза, гвардии подполковники Гурьев и Степанов работали летчиками-испытателями новых реактивных истребителей. Их верный друг Лаврентьев трудился на том же заводе мастером сборочного цеха.

Курносый штурман

Однажды к нам в полк пришла скромно одетая белокурая девушка.

Мы, летчики и штурманы, только что кончили подготовку к боевому вылету и собирались пойти пообедать. Кто-то решил, что она пришла наниматься подавальщицей в столовую, и ей предложили:

– Пойдемте, девушка, с нами. Мы как раз в столовую идем.

– Спасибо, я не хочу есть!

– Ну, с заведующим поговорите.

– Спасибо, мне не нужно.

– А кто же вам нужен?

– Командир полка.

– Интересно, по какому же делу, если не секрет?

– Видите ли, – охотно ответила девушка, – когда я кончала десятилетку, я одновременно училась в аэроклубе летать. Теорию сдала на отлично, а практически оказалась малоспособной: поломала машину, и меня отчислили.

Кое-кто засмеялся, но многих ее откровенный рассказ заинтересовал.

– Вы что же, – спросили ее, – хотите поступить в наш полк?

– Да.

– Вам незачем идти к командиру.

– Почему?

– С такой практикой вы нам не подойдете.

– Но вы ведь меня еще не знаете, – возразила девушка. – Я окончила школу штурманов и работала уже в отряде. А потом заболела, и меня отчислили в резерв. Сейчас я здорова, и мне стыдно сидеть дома, когда все воюют.

– Нет, вы все равно не подойдете, – сказал ей старший штурман. (А я в это время подумал: «Молодец, настойчивая! Люблю таких».)-Наши штурманы летают ночью и имеют большой опыт, а вы?

– Я тренировалась и ночью.

– А сколько вам лет?

– Скоро двадцать два будет.

– Многовато, – сказал кто-то, и все засмеялись.

– С таким штурманом полетишь и заблудишься – домой не попадешь! – заметил один из наших летчиков.

Девушка начала кусать губы, чтобы сдержать слезы. Немного помолчав, она взяла себя в руки и сказала:

– Что же, за смех обижаться не приходится, а серьезно меня

никто не обидел. Спасибо и на этом!

Она повернулась и быстро пошла к воротам.

Всем стало жаль ее. А я, глядя вслед уходящей, вспомнил свою молодость, свое непреодолимое желание летать, насмешки отца, который говорил, что мне «летать только с крыши».

– С характером девушка! – сказал главный штурман.

– По-моему, – заявил я, – надо попробовать ее потренировать. Характер подходящий.

Девушку вернули. Командир предложил ей пройти медицинскую комиссию и сдать испытания.

Скоро у нас в отряде появилась новая боевая единица: штурман Фрося, как ее все звали.

Фрося оказалась способным, грамотным штурманом. Кроме того, она знала радио и хорошо работала на ключе. Сначала ее посылали на боевые задания с опытными мастерами своего дела. Но вскоре она была допущена к самостоятельным полетам и начала работать с летчиком Беловым.

Однажды они вылетели в район Брянска. Связь Фрося всегда держала прекрасно. На этот раз они имели скромное задание – разведать погоду. Каждые пятнадцать минут мы получали от нее сообщение. Вдруг связь на некоторое время прервалась. Затем Фрося сообщила: «В районе Брянска большое скопление танков. Бросаю бомбы». Опять наступил перерыв – и новое сообщение: «Самолет горит. лётчик ранен. Стрелок убит». На этом связь была прервана.

У нас в полку сильно загоревали. Многие поговаривали, что будь на месте Фроси старый, опытный штурман, надежда на спасение людей еще таилась бы. «Дивчина она хорошая, но бывалый человек в таком положении оказался бы полезнее», – так судили у нас в полку.

Тем временем от потерпевшего бедствие экипажа никаких сведений не было. Белова и Фросю считали погибшими.

Прошло три месяца.

Стояла глубокая зима. В гуще Брянских лесов скрывалось не мало партизанских отрядов. Летчики нашего полка довольно часто получали задания на «малую землю»: мы возили партизанам продовольствие, оружие, одежду, вывозили раненых.

Однажды, когда из такого полета вернулся самолет, на его борту оказались Белов и наша Фрося.

Трудно рассказать о радости, испытываемой военными людьми, когда к ним возвращаются товарищи, которых считали погибшими! Фросю и Белова буквально на руках вынесли из самолета… И уж действительно ни с чем не сравнима была наша радость, когда мы услыхали историю их спасения.

Фрося скромно молчала. А Белов рассказывал нам вот что.

Когда загорелся самолет, Белов был тяжело ранен. Он не мог двигаться. Фрося вложила ему в руку парашютное кольцо и помогла перевалиться через борт машины. Тут же она прыгнула сама. Приземляясь, раненый лётчик не мог самортизировать ногами и от острой боли потерял сознание.

– Надо сказать правду, – рассказывал Белов, – что когда Фрося нашла меня на опушке леса без чувств, она решила, что я умер. Тут наш штурман повел себя не по-мужски: она кинулась на мой «труп» и так разревелась, что привела меня своими слезами в сознание. Начиная с того момента, когда она обнаружила, что я жив, ее поведению может позавидовать любой храбрейший и мужественный боец и разведчик.

Положение наше было тяжелое. Двигаться я не мог. Аварийного пайка могло хватить на два дня, и то по самой скромной порции. Кроме того, нас легко могли обнаружить фашисты. Неподалеку упал наш самолет – мы видели зарево от догоравшей на земле машины. Этот костер мог привлечь внимание врагов.

Уж не знаю, откуда у Фроси столько силы: она взвалила меня на спину и понесла. От боли я снова потерял сознание. Не знаю, сколько времени она меня так протащила. Говорят, что недалеко, но, по-моему, это неправда.

Я очнулся снова уже в шалаше, на довольно «мягкой постели» из сухого мха. Убежище у нас было прекрасно замаскировано, но положение очень неважное. Есть было нечего. Рана моя горела, и я по-прежнему совсем не мог двигаться.

Мы решили расстаться. Сидеть нам обоим в шалаше – значило обречь себя на голодную смерть. Если же Фросе удалось бы найти партизан или местных жителей, которые взялись бы нам помочь, мы были бы спасены. Она ушла в разведку.

Фроси не было два дня… Остальное пусть она сама рассказывает.

– Товарищ командир, – взмолилась Фрося, – я не умею. Вы уже начали, вы и продолжайте!

– Как же я расскажу о том, чего не видел?

– Вы и так все знаете лучше меня!

– Ну, смотри не обижайся… Так вот, друзья мои, что сделала Фрося, – продолжал Белов. – Не найдя в лесу партизан, она проникла в занятый фашистами районный городок, сумела войти в доверие к фрицам, и ее приняли в офицерскую столовую. Товарищи дорогие, если бы вы знали, какие изумительные блюда она мне приносила! Один раз умудрилась даже дотащить мороженое… Но разве дело в том, что она старательно выбирала

для меня все самое лучшее! За каждый вынесенный для меня кусок, за каждый тайный поход в лес она рисковала жизнью. Я лично так считаю, что, добывая и доставляя мне питание, она совершала подвиг самого высокого героизма.

Тут Фрося надулась, покраснела и сказала совершенно серьезно:

– Как вам не стыдно, Николай Павлович… Никогда не думала, что вы станете такое говорить…

– Сама виновата! Я предлагал рассказывать – не захотела. Теперь не мешай.

– Правильно! – зашумели летчики. – Фрося, к порядку!

– Я вам еще не то расскажу, – продолжал Белов. – Однажды она явилась ко мне с целым провиантским складом: им можно было полк откормить! При этом она заявляет, что, мол, не ждите меня – целую неделю не приду.

Я спрашиваю, как и что: она отмалчивается. Когда я стал беспокоиться, что ее заметили, она рассказала, что ничего страшного нет: просто ей нужно связаться с партизанами, и все.

Пожалуй, время ее отсутствия было для меня самым тяжелым испытанием за все дни нашего бедствия. Я не мог ни есть, ни пить. Никогда в моей жизни дни не тянулись так медленно. Я воображал себе всяческие несчастья, которые могли случиться с Фросей, проклинал свое беспомощное состояние, и мне не раз приходила в голову сумасшедшая мысль выбраться из своего логова. Но как я мог прийти к ней на помощь?

Не на седьмой, а на десятый день к моему убежищу подошла Фрося вместе с партизанами. И только уже в партизанском лагере я узнал, что она спасла весь отряд… Посмотрите на нее, дорогие товарищи! Эта скромная девушка сохранила стране восемьдесят шесть человеческих жизней…

Фрося опять сильно покраснела. На этот раз она смутилась настолько, что на ее глазах появились слезы. Но, как в первый раз, когда она пришла к нам в полк, она взяла себя в руки и прервала Белова.

– Николай Павлович, честное слово, вы не так рассказываете. Уж лучше я сама.

Народ, слушавший всю эту историю, конечно, зашумел: требовали продолжения.

Фрося сказала:

– Не знаю, что тут такого? Каждый бы так сделал. Я работала официанткой у них в столовой. Никакого героизма тут нет: наоборот, очень противно было подавать этим гадам… Они думали, что я не знаю их языка, и свободно говорили при мне обо всем. А я немножко понимаю. И когда я узнала, что готовится

карательная экспедиция на партизанский отряд, я, конечно, пошла и предупредила. Вот и все.

– Нет не все! – крикнул ей Белов.

– Как – не все?

– А документы?

– А-а… Ну, вот еще что: когда я решила уйти и больше уже не возвращаться, я пошла в гардероб, где они оставляли свои шинели. Там я все повытаскивала у них из карманов – на всякий случай. Конечно, могло оказаться, что ничего ценного бы не нашлось. Но один дурак оставил в кармане шифр радиопередач и список тайных осведомителей. Все это очень пригодилось партизанам. Только, по-моему, это не моя заслуга, а глупость врага… Ну, а теперь уж окончательно все. – И Фрося вздохнула с облегчением.

В этот вечер долго не смолкали разговоры о Фросе. Она уже давно ушла отдыхать, а мы все толковали о ней.

– Помните, – сказал кто-то, – мы решили, что она пришла к нам в столовую подавальщицей наниматься?

– Да-а… А кто это сказал, что с таким штурманом улетишь и домой не вернешься?

– Это я сказал, – отозвался Белов.

На этот раз пришла его очередь покраснеть.

– Нет, – добавил он, – теперь я вижу, что с ней-то как раз откуда угодно домой попадешь.

Полет на свободу

По Волге вихрем мчалась «Ракета». У ее пассажиров – жителей прибрежных городов и сел было приподнятое, праздничное настроение, вызванное небывалой скоростью передвижения по хорошо знакомой реке. За зеркальными стеклами салона стремительно мелькали поля, деревни, перелески, глинистые яры. Кое-кто из любителей сильных ощущений поднялся на палубу и, вцепившись в поручни, стоял там, подставив лицо навстречу штормовому ветру.

Иногда «Ракета», обгоняя медлительный караван барж, сворачивала с фарватера, ведь ей не страшны мелководье, перекаты, мели, она не глубоко сидит в воде и, можно сказать, парит над рекой.

…Мчалась «Ракета» и внезапно остановилась. Выключили мотор, и сразу стало очень тихо, только слышался надрывный плач младенца.

В правое подводное крыло с силой ударило оторвавшееся от плота бревно и разворотило его. В первое время плавания крылатого катера подобные происшествия иногда случались. И в каждом таком случае приходилось ждать, пока придет буксир и доставит «Ракету» на ремонт.

На этот раз авария произошла на полпути между Чебоксарами и Ильинкой. Навигация приближалась к концу, и на всегда оживленной водной дороге было мало судов. Как видно, «Ракета» засела надолго, на скорую выручку рассчитывать было трудно.

Капитан вышел к пассажирам объяснить создавшееся положение. В салопе на руках у молодой женщины истошно кричал завернутый в голубое одеяло ребенок.

– Почему он плачет? – спросил капитан.

– Голодный!

– Ну так покормите!

Смущаясь, молодая мать призналась, что у нее нет молока, а запастись им на дорогу она забыла.

Капитан опросил всех пассажиров. Ему предлагали домашний квас, вишневую наливку, боржом, но бутылки молока ни у кого не оказалось.

Он стоял на носу катера и гадал – где взять молока? Вот прошлепал колесами по воде отживающий свой век пароходик, прошлепала самоходная баржа.

Кажется, есть! Навстречу медленно плывет небольшой плот, а на нем корова и двое мужчин.

Капитан крикнул в рупор:

– У вас нельзя достать немного молока?

– Чего-о-о? – послышался недоуменный ответ.

– Мо-ло-ка-а-а! Немного! Ребенку!

– Нет у нас. У коровы ящур. Везем ее к ветеринару…

Ребенок уже не плакал, а жалобно стонал.

Катер медленно дрейфовал по течению.

Вдруг капитан заметил на крутом берегу стадо коров. Быстро раздевшись и схватив пустую бутылку, бросился в холодную осеннюю воду.

Минут через двадцать он плыл обратно, как настоящий волгарь, загребая одной рукой, а в другой держал бутылку с молоком…

Это был Михаил Петрович Девятаев.

Конечно, эту историю рассказал мне не он сам, а молодой матрос с «Ракеты» Леша, как видно по-настоящему влюбленный в своего капитана.

…Когда я познакомился с Девятаевым, выяснилось, что он давно знает меня, так сказать, заочно.

– Я помню, как в тридцать четвертом году, после спасения челюскинцев, вы приплыли на специальном пароходе в Казань. Вас тогда было трое героев – Ляпидевский, Доронин, вы и человек десять челюскинцев. Я тогда учился в Казани в речном техникуме, в летную школу не удалось поступить. А как хотелось стать таким летчиком, как вы!.. Мечта осуществилась позднее, когда прозвучал по всей стране лозунг: «Комсомолец – на самолет!» Я стал истребителем. Только не очень долго пришлось летать на «ястребке»… Когда-нибудь расскажу…

В другой раз мы встретились в Горьком и решили пойти вместе посмотреть фильм «Судьба человека».

Во время демонстрации картины Девятаев не произнес ни слова, а когда кончился сеанс, долго сидел задумавшись, прежде чем сказать:

– Давайте посмотрим еще раз!

После просмотра, опять молча, мы пошли к пристани.

– Очень правильная картина! – сказал наконец мол спутник. – Правда, на самом деле было еще страшней! Видел я… и таких Соколовых встречал…

Почувствовав, что Михаилу Петровичу хочется поделиться нахлынувшими воспоминаниями, я стал осторожно задавать наводящие вопросы.

– Я много, очень много видел, – тихо говорил он, медленно подбирая слова, что ему было совсем несвойственно. – Видел, как люди умирали под ногами эсэсовцев, в грязных бараках. Видел,

как голодные ползком подбирались к мусорным ящикам в надежде схватить горсть картофельных очисток, а гитлеровцы открывали по ним огонь с вышек. Видел, как травили людей собаками, вешали, расстреливали… И, представьте себе, в аду, который не под силу описать даже Данте с его великим талантом, я особенно полюбил жизнь и людей. Палачей на свете не так уж много. А люди вообще добры…

Некоторое время мы не разговаривали. Потом, не в силах, видно, молчать, он опять начал:

– Все началось у меня с тринадцатого… Роковое это для меня число. Я родился тринадцатым ребенком в вечно голодной, бедствующей семье в глухом мордовском селе Торбеево… Тринадцатого июля сорок четвертого попал в плен. Я служил тогда в дивизии Покрышкина. В этот день наши летчики сбили двадцать самолетов врага, из них четыре лично уничтожил командир дивизии. Я тоже сбил «мессершмитт», но был ранен… Прыгнул с парашютом из горящего самолета и очнулся на дне глубокой воронки. Рядом со мной лежало еще трое летчиков. Не успел я спросить, где мы находимся, как увидел немецких автоматчиков, карауливших нас… Тринадцатого августа совершил свой первый неудачный побег из плена. Группа заключенных, в том числе и я, сделала подкоп под стеной, окружавшей лагерь Кляпкенигсберг, выбралась наружу… но нас быстро нагнали сторожевые собаки…

– Закурим? – спросил я.

Михаил Петрович взял из предложенной мною измятой пачки сигарету. Она была надорвана и, казалось, как ни старайся, ее не раскуришь.

– Бросьте эту! Возьмите другую!

Девятаев отрицательно качнул головой, бережно оторвал от конца сигареты крошечный лоскуток папиросной бумаги и, послюнявив его, заклеил трещину. Потом он, щелкнув зажигалкой, не спеша прикурил и, пыхнув раза два дымком, удовлетворенно улыбнулся:

– Разве можно бросать невыкуренную папиросу! Грех это непростительный… Помнится, как сигаретка чуть ли не жизнь мне спасла.

Был он тогда уже старый хефтлинк, то есть заключенный. Хорошо знал лагерные порядки, а все-же нарушил их – набил одному мерзавцу морду.

В детстве Мишка Девятаев был редкостным драчуном, а когда вырос, никогда рукам воли не давал. Очень мягкий по характеру, он просто не представлял себе, как можно ударить человека. А тут сердце не выдержало. Был в их бараке некий Костя,

здоровенный детина и страшный подхалим. Он служил во флоте и в самом начале войны попал в плен. Как-то вечером Костя стал откровенничать:

– Родина! Девочки в школах пишут на эту тему сочинения. А мне все равно – где родина, лишь бы были деньги, вино, да все такое…

Девятаев, услышав эти разглагольствования, подскочил к Косте и дал ему в зубы. Тот сплюнул кровью и заорал. Тотчас в барак ворвались эсэсовцы.

Еще не было случая, чтобы лагерник выдерживал наказание, к которому был приговорен Девятаев. Оно называлось «Десять дней жизни». Это значило, что десять дней подряд заключенного будут нещадно бить и пытать. Но Девятаев стал исключением из общего правила. Он выдержал.

Его били кулаками, резиновыми дубинками, палками, били по голове, рукам, спине… Его топтали ногами. Били утром и вечером…

Окровавленный, весь в синяках и ссадинах, он ценой огромного напряжения воли доходил, а иногда дополз до своего места в бараке.

На седьмой день экзекуции Девятаев привалился к барачной стене и долго молчал, стиснув зубы. Потом хрипло попросил:

– Закурить бы?

Тогда товарищ взял свою самую ценную вещь – пушистый шерстяной свитер, доставшийся ему в «наследство» от умершего соседа по нарам, и пошел в барак, где жили заключенные французы. Он выменял за свитер две сигареты.

Девятаев глубоко затянулся. Все пошло колесом перед глазами. Он накурился до сладкого головокружения и приободрился, силы начали возвращаться к нему.

А на следующее утро его снова били.

– Если ты нашел окурок – неси его в барак, пусть товарищи затянутся по разочку. Если тебе попалась картофелина – режь ее на столько частей, пусть каждый пожует хоть кусочек, – вспомнил Михаил Петрович основной закон лагерного братства. – Всем, что у тебя есть, делиться с товарищами… А вы говорите – брось сигарету…

Это случилось в лагере Заксенхаузен, в двадцати километрах от Берлина. Гитлеровцы построили здесь огромную фабрику смерти, где беззащитных узников ежедневно расстреливали, душили газом, травили новыми ядовитыми веществами, сжигали в крематориях. Заксенхаузен, в котором находилось центральное управление всеми концлагерями Европы, был чем-то вроде лаборатории новых средств массового умерщвления людей.

Зловещий опыт Заксенхаузена изучали и перенимали «фюреры» гитлеровских концлагерей в Германии и Польше, Эстонии и Чехословакии.

Сюда за высокие монастырские стены и несколько рядов колючей проволоки, где возвышалась высокая труба крематория, из которой круглые сутки валил черный, жирный дым, доставили под усиленным конвоем трех смертников – трех советских летчиков. Их присоединили к большой группе невольников и погнали в баню. Перед «санобработкой» каждому выдавалась бирка с лагерным номером. Парикмахер, тоже военнопленный, взглянул на карточку, в которой была указана причина заключения Девятаева в Заксенхаузен:

– "За организацию побега", – сказал он по-русски с мягким вятским выговором: – За это – крематорий! – И, подумав немного, добавил: – Ничего, не робей, браток! Может, выручим! – Взял он бирку, ушел куда-то, но скоро вернулся с другой. – Твой номер теперь 3234. Тут один сейчас умер. Вот это его бирка. Запомни свою новую фамилию. Теперь ты – Никитенко…

Заключенный № 3234 затерялся среди других узников в одном из шестидесяти семи приземистых, похожих на конюшни, бараков Заксеихаузена. Затерялся для тюремщиков, но не для своих.

Подпольщики обратили внимание на пленного летчика – человека с крепкой, упорной натурой, горячего и сильного характера. Они увидели в нем надежного товарища.

В лагере, где, казалось, палачи убили все живое, шла борьба и действовала подлинно интернациональная подпольная организация, в которую входили узники из разных стран. Русским коммунистам из советского барака удалось связаться с немецкими коммунистами-подпольщиками, работавшими в шрайбштабе – лагерной канцелярии. Им сообщили, что заключенного № 3234 желательно включить в список отправляемых работать на какой-нибудь аэродром. Заксенхаузен был своего рода биржей рабов XX века. Отсюда отправлялись рабочие команды невольников на военные заводы, каменоломни, шахты, аэродромы.

Товарищи решили, что пленному летчику лучше всего находиться поближе к самолетам!

И вот Никитенко-Девятаев трясется в товарном вагоне эшелона, идущего на север, к Балтийскому морю… Впрочем, куда направлялся транспорт в пятьсот заключенных, он тогда не знал.

Эшелон разгрузили на острове Узедом, растянувшемся километров на пятьдесят вдоль побережья Балтийского моря. В южной его части расположен курортный город Свиноуйсьце (по-

немецки Свинемонде) с чудесными песчаными пляжами, в северной части был концлагерь – филиал Заксенхаузена и военный аэродром.

Немецкие товарищи не подвели.

В лагере Узедом один из конвоиров всех русских называл «товарищ». Пленные его имени не знали и звали так же просто, как и он их, – «Товарищ». Этот худощавый, невысокий, рыжеватый солдат, немного говоривший по-русски, ни разу не ударил заключенного, а голодающим, слабым приносил свой хлеб и суп, поднимал их настроение, ободрял, вселял надежду. Он потихоньку сообщал пленным известия с фронтов, при этом всегда весело говорил:

– Продержитесь еще немного. Скоро Гитлеру капут!

Однажды «Товарищ» исчез и только через месяц появился снова, конвоируя партию заключенных на работу. Вечером все русские уже знали, что он отсидел в карцере за то, что отказался вступить в эсэсовские войска. Доверие к «Товарищу» настолько возросло, что Девятаев решил обратиться к нему за помощью в организации задуманного побега.

Мысль о побеге из фашистской неволи ни на один день, ни на один час не оставляла летчика – человека действия. Она, эта мысль, была неистощимым источником, из которого он черпал силы.

В бессонные ночи, на жестких нарах в душном смрадном бараке, где стонали и кричали во сне товарищи, Девятаеву мерещились воздушные схватки, слышался зов боевых друзей: «Мордвин! Мордвин!» Это была его кличка в воздухе. И он мысленно твердил себе: «Подожди, подожди, Мордвин! Выберешься!»

И вот за колючей проволокой на острове Узедом появился черноволосый, очень худой, истощенный парень. Выглядел Девятаев немолодым – скулы плотно обтягивала жесткая кожа, но глаза смотрели смело, с задором. Он вскоре подружился тоже с молодым человеком, мужественным младшим лейтенантом пограничных войск Иваном Кривоноговым, попавшим в плен в самом начале войны после того, как тринадцать суток с горсткой солдат героически защищал окруженный гитлеровцами блиндаж на западной границе советской страны. Пали уже многие советские города, а крошечный гарнизон продолжал вести неравный поединок. Последнего из них, оставшегося в живых, раненого, истекающего кровью, фашисты взяли в плен. Это был Кривоногов. В лагере он назывался Иваном Коржем и возглавлял подпольную организацию.

Летчик… Аэродром… Немецкие самолеты… У Кривоногова,

сблизившегося с Девятаевым, возник дерзкий план.

«Из нашего лагеря не убежишь. Отсюда только птица может улететь», – хвастался местный «фюрер». Что ж, и человек может иногда стать птицей…

Девятаеву пришла в голову мысль, оказавшаяся приемлемой и для товарищей:

– А что если попросить «Товарища» подвести нас ближе к самолету и предложить ему улететь вместе с нами в Советский Союз?

Но кто знает, как мог обернуться этот разговор, и лётчик сказал Кривоногову:

– Ванюшка, иди ты к нему. Это будет надежнее… В случае чего… ты один…

Кривоногов понял, что в случае провала ему придется взять все на себя. Мешая немецкие и русские слова, он начал осторожно разговор с «Товарищем».

– Через два-три часа мы будем у нас. Вам обеспечена полная безопасность.

Конвоир радостно ответил:

– О, Советский Союз! Побывать там – это моя мечта.

Но тут же померк:

– Улететь с вами не могу. У меня большая семья: четверо детей, жена, отец и мать. Всех их уничтожат. Потерпите и вы. Скоро вас освободит Красная Армия…

Но узники не в силах были больше терпеть и придумали другой путь к свободе.

Фашисты считали остров Узедом особо секретным и важным военным объектом. Отсюда они запускали ракетные снаряды «ФАУ», здесь испытывали новые марки военных самолетов. Остров тщательно оберегали с воздуха. По всему его побережью стояли зенитные орудия. Но советские самолеты все чаще и чаще бомбили остров, и делали это весьма основательно. После каждого налета заключенных гоняли засыпать воронки от бомб, разбирать разрушенные здания, ремонтировать дороги и взлетную полосу на аэродроме. Краснозвездные самолеты задавали много работы. Вечно голодные узники падали с ног от усталости.

…О героическом полете из концлагеря десяти советских военнопленных на немецком самолете, ведомом Девятаевым, сейчас знают в народе. А вот о том, как долго и тщательно готовился этот небывалый полет на свободу, рассказывалось мало.

Обычно, когда лётчик садится на самолет новой марки, он тщательно изучает его схему, совершает несколько пробежек по

земле, в первый раз поднимается в воздух с опытным инструктором. На тренировку уходит не один день. А тут замышлялся полет на тяжелом воздушном корабле с незнакомым мотором, с неведомыми приборами. Девятаев летал только на одноместных истребителях ЯКах да на «кукурузнике» – легком двукрылом ПО-2, когда его после тяжелого ранения перевели на время в санитарную авиацию. На тихоходной машине вывозил раненых партизан на Большую землю, пока снова не добился разрешения взвиться в небо на «ястребке». В пилотской кабине бомбардировщика ему даже не приходилось бывать. Пленный лётчик стал присматриваться к вражеским машинам. Не упускал он случая, счищая снег с самолетов, заглянуть в кабину. Однажды посчастливилось увидеть, как немецкий лётчик то включал, то выключал моторы, видно опробуя их. Девятаев запомнил последовательность его действий.

Возле аэродрома находилось «кладбище» разбитых самолетов, но подойти к ним было нелегко. Девятаев пошел на хитрость. Он попросил разрешения у конвоира сбегать по нужде, скрылся за самолет и сорвал табличку с приборной доски.

Иван Кривоногов вспоминает: «Ох, и доставалось же Михаилу в эти дни! Сейчас только удивляешься, как мог человек выдержать такое! Днем он работал вместе со всеми, а вечерами заучивал немецкие названия, вычерчивал мысленную схему расположения приборов и все думал, думал, думал… от нервного напряжения он совсем перестал спать и слабел на глазах».

Задуманный побег чуть не сорвался из-за того, что его главный исполнитель, выбившись из сил, упал во время работы. Было это на аэродроме. С моря дул пронзительный ветер. Валил мокрый снег и большими комьями налипал на деревянные башмаки, в которые были обуты лагерники. Они тащили к самолету тяжелую маскировочную сетку. У заключенного № 3234 подкосились ноги, и он свалился на снег. Конвоир стал бить его прикладом, но Девятаев не в силах был подняться. Охранник вскинул к плечу винтовку и стал целиться в него. Упавших на работе фашисты беспощадно убивали – что за толк в невольнике, если он не в силах трудиться.

Находившийся рядом Кривоногов успел шепнуть летчику в ухо:

– Мишка, вставай! Застрелят тебя сейчас, и все наше дело пропало. Поднатужься, Мишка, дорогой!..

Девятаев встал сначала на колени, потом, отдышавшись, поднялся во весь рост и поплелся дальше.

Ночью в бараке, когда заснули почти все его обитатели, состоялось собрание подпольной организации коммунистов.

– Давайте, товарищи, обсудим, как нам подкормить Девятаева. Он совсем плохой, и без него мы пропадем, – сказал Кривоногов.

Заключенные в лагере были очень истощены. Им выдавали на день по двести граммов полусырого, тяжелого, как глина, хлеба, и утром и вечером по миске супа из кормовой свеклы и черных капустных листьев. Вот и все, что они получали. Достать что-нибудь съестное было совершенно невозможно.

– Мы – коммунисты, – перебил его пожилой майор, – а коммунисты из своей зарплаты отчисляют долю в партийную кассу. Будем считать эти пайки хлеба своим партийным взносом… А ты, – обратился он к Девятаеву, – не смей отказываться от хлеба. Выполняй партийное поручение!..

В ту ночь молодой коммунист Девятаев понял, какое счастье, какая гордость – принадлежать к великой партии, верные силы которой готовы отдать все на борьбу за правду и свободу.

Совсем небольшой лишний кусок хлеба, а как он прибавляет сил!

…Казалось, было несколько случаев улететь. Но каждый раз что-то срывалось в последнюю минуту. Однажды Девятаев с товарищами уже забрался в тяжелый бомбардировщик «Дорнье-217».

Сидевший в нем лётчик прогревал моторы. Убить его и завладеть заведенной машиной было не так уже сложно, к тому же все было подготовлено, но Девятаев неожиданно дал сигнал друзьям вылезать обратно. Он заметил, что к шасси самолета надуло целую косу снега. Чтобы сдвинуть самолет с места, нужно было расчистить снег, а это заняло бы много времени.

В другой раз из пассажирского «юнкерса» вышли все члены экипажа, а готовившиеся к побегу были рядом. Но снова не повезло! Только Девятаев подал сигнал, к машине подошла большая группа гитлеровцев.

Наконец в ясное, солнечное утро 8 февраля 1945 года Девятаев обратил внимание на новый двухмоторный бомбардировщик «Хейнкель-111», который готовился к полету. К машине подвозили горючее. Рабочей команде удалось приблизиться к нему. Узники расчищали капонир – оборудованное в земле укрытие для машин, пострадавшее накануне при налете советских самолетов. Девятаев кивнул головой, и тотчас же Кривоногов изо всех сил ударил конвоира по виску заранее приготовленной палкой. Труп солдата наскоро забросали снегом.

Летчик открыл дверцу кабины, а Кривоногов расчехлил моторы. Но через секунду Девятаев выпрыгнул обратно. На нем

лица не было.

– На самолете нет аккумуляторов. Мотор нельзя завести!

Но на этот раз повезло. Недалеко от самолета стояла тележка с вспомогательными аккумуляторами. Подкатить ее и присоединить к бортовой сети было делом секунды-другой.

– Ура! Есть искра! – радостно воскликнул Девятаев и отдал команду: – Размаскировывай!

Обычно узники не спеша снимали маскировочную сетку с самолета, а сейчас сорвали ее в считанные секунды. И вот уже взревели сначала левый, а потом и правый моторы. Кривоногов выбил колодки из-под колес, и тяжелый воздушный корабль покатил по аэродрому.

Девятаев вырулил на взлетную площадку. Стартер, ничего не подозревая, пустил ракету, дал разрешение на взлет. Самолет все быстрее и быстрее мчался по «бетонке». Десять советских человек, уже чувствуя себя свободными, грянули песню:

Вставай, проклятьем заклейменный,

Весь мир голодных и рабов…

Но… рано было петь. Вот уже кончились последние метры взлетной полосы, впереди – море, а самолет не взлетел. Песня оборвалась.

Девятаев сбавил газ и так круто развернул «хейнкель» в обратном направлении, что его правая плоскость скользнула по грунту.

Гитлеровцы уже бежали к самолету, но в страхе расступились перед несущимся прямо на них бомбардировщиком.

Девятаев снова поставил самолет на взлетную полосу, дал полный газ и отпустил тормоза. Толчок, второй, третий – и тяжелая машина повисла в воздухе, быстро набирая высоту.

Это был, кажется, единственный в истории авиации случай, когда не один пилот, а трое человек сразу держали в руках штурвал крылатой машины. лётчик был настолько истощен, что у него не хватало сил удержать самолет в горизонтальном положении. Появилась опасность свалиться в штопор. Девятаев тогда позвал друзей на помощь. Они так усердно хватались за штурвал, что самолет, клюнув носом, стал снижаться.

– Не жмите так резко, помогайте слегка, – попросил летчик.

Самолет выровнялся. И так весь полет шесть рук лежали на штурвале.

…Михаил Петрович Девятаев – великолепный рассказчик. Он говорит темпераментно, с юмором, часто и с большим успехом выступает теперь по путевкам Общества по распространению политических и научных знаний в школах и воинских частях, в рабочих клубах и вузовских аудиториях. Затаив дыхание,

молодежь слушает его взволнованный рассказ о небывалом полете на свободу. лётчик вспоминает о том, как за ними гнался истребитель «Фокке-вульф» и как он скрылся от преследователя, прижавшись к нижней кромке облаков, как, ориентируясь по солнцу, выбирал маршрут полета – сначала над морем к берегам Швеции, а потом, обнаружив, что в баках много горючего, развернулся на 180 градусов и взял курс прямо на Москву, как при перелете через линию фронта советские зенитчики обстреляли бомбардировщик с гитлеровскими опознавательными знаками (стреляли они метко, в машине было семь пробоин). Кругом вспыхивали разрывы зенитных снарядов, небо чертили трассирующие нити пулеметных очередей. Лететь дальше было опасно. Внизу – вспаханное поле с пятнами снега.

Девятаев приказал своим помощникам:

– Отпустите штурвал!

Самолет плюхнулся и «на брюхе» заскользил по талой земле.

Навстречу бегущим советским автоматчикам, к их несказанному удивлению, из самолета со свастикой на фюзеляже вышли десять страшно исхудавших людей в полосатой одежде, похожей на пижамы.

Они со слезами радости на глазах кричали:

– Братья! Свои!

Вскоре все были вымыты в бане, переодеты и впервые за много-много месяцев наелись досыта.

Михаил Девятаев пошел еще раз взглянуть на воздушный корабль Свободы. Он вошел в него узником, приговоренным к смерти, а вышел – свободным советским человеком, Героем Советского Союза. На борту самолета черными крупными цифрами был выведен его номер «13013».

Вот тебе и несчастливое число!

Воздушный корабль Свободы приземлился в районе города Вольденберг, километрах в восьми за линией фронта, на земле, занятой войсками Советской Армии.

Пока три офицера – Михаил Девятаев, Иван Кривоногов и Михаил Емец, прилетевшие из плена на Родину, проходили проверку, остальные семь вчерашних узников дрались в частях Советской Армии рядовыми на немецкой земле.

Они так стремились на Родину, чтобы защищать ее с оружием в руках, чтобы мстить фашистским захватчикам, и им довелось расписаться на стенах рейхстага в поверженном Берлине.

Девятаев после демобилизации вернулся в Казань, откуда ушел на фронт. Здесь его ждала жена – черноокая татарка Фаузия. Он связал с ней свою судьбу, когда стал летчиком. Казань была дорога Девятаеву и потому, что здесь он провел юношеские

годы, кончил речной техникум, в аэроклубе совершил свой первый самостоятельный полет.

…Высокий патриотизм Девятаева, его преданность Родине были подтверждены даже… врагами. Михаил Петрович носит у сердца, рядом с партийным билетом, дорогой ему документ. Это перевод протокола № 211 от 27 июля 1944 года, случайно захваченного нашими войсками у гитлеровцев. В нем со стенографической точностью зафиксировано, как фашистский офицер допрашивал пленного советского летчика.

– Вы русский? – был первый вопрос.

– Нет, я – мордвин, – ответил Девятаев.

– Я не знаю такой национальности.

– Мало ли чего вы не знаете о Советской стране!

На вопрос, сколько боевых вылетов на его счету, – лётчик с гордостью ответил:

– Сто!

Есть в протоколе и такие строки:

«*Вопрос*. Почему вы упираетесь? Ведь мы все равно победим.

Ответ. Как же вы победите, если отступаете?

Офицер. У нас изготовлено новое оружие, перед которым русским войскам не устоять.

Пленный. Советский Союз теперь намного обогнал Германию в массовом производстве современного вооружения, и особенно самолетов и танков… Так что Германия неминуемо будет побеждена превосходством русского вооружения».

С некоторым запозданием рассказы о смелом полете на свободу Михаила Девятаева и его товарищей появились на страницах газет. О необычном подвиге заговорила вся Советская страна. Указом Правительства 15 августа 1957 года старшему лейтенанту М. П. Девятаеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

В то время Михаил Петрович, добавивший к диплому капитана речного флота свидетельство об окончании курсов судовых механиков, водил служебный катер в Казанском порту.

– Это была служба как служба, особой радости она не приносила, – вспоминает бывший летчик.

Он мечтал о высоких скоростях, о стремительном преодолении пространства.

И все это пришло неожиданно, когда Девятаеву предложили стать испытателем первого в мире судна на подводных крыльях.

С «Ракетой» он познакомился, когда она еще стояла на стапелях завода «Красное Сормово». Летчику сразу понравился новый корабль с его стремительными обводами, скошенной рубкой, похожей на фюзеляж самолета.

А когда он впервые повел «Ракету» по водной глади, то сразу убедился в неоспоримых преимуществах катера на подводных крыльях. Рядом с ним стоял конструктор «Ракеты», энтузиаст создания крылатых кораблей Ростислав Евгеньевич Алексеев, и время от времени просил:

– Ну, поднажмите еще немного!

Скорость «Ракеты» все возрастала и возрастала. Подобно самолету летела «Ракета» мимо караванов барж, тяжелых плотов, толкачей-буксиров, старых колесных пароходов – всей этой техники «ползучих скоростей».

«Ракета» уже в первых испытаниях показала невиданную скорость – шестьдесят – семьдесят километров в час.

Когда Девятаев выводил свой стремительный белый корабль на большую водную дорогу России, все любовались новым крылатым чудом.

А мальчишки бежали по откосам вдогонку «Ракете» и восторженно вопили:

– Самолет! Самолет летит по воде!

Михаил был счастлив. Опять его сильные, умелые руки сжимают штурвал, пусть не истребителя, а речного судна, но судна-то на подводных крыльях.

Он испытывал «Ракету» на Волге и на Черном море, совершил первый скоростной рейс из Горького в Казань и обратно. И каждый раз на это уходило шесть, шесть с половиной часов вместо суток с лишним на обычных пассажирских волжских пароходах.

В первых рейсах первой «Ракеты» случались неполадки. Но пасовать перед трудностями не в характере Михаила Девятаева. В юношеские годы он осуществил свою мечту – стал летчиком. Умело сражался на фронте, в тяжелые дни фашистского плена вырвался на свободу…

Первый капитан первой «Ракеты» приводил свой катер на подводных крыльях в Москву, где им изумлялись участники Международного фестиваля молодежи. Он плавал на нем по Дону, Днепру и другим голубым дорогам страны.

Девятаев стал не меньшим энтузиастом строительства кораблей на подводных крыльях, чем их создатель Алексеев. Конструктор не раз посвящал его в свои планы и мечты о будущем, когда по гигантским водным артериям Советской страны и по омывающим ее морям на огромных скоростях будут мчаться газотурбоходы на подводных крыльях. Алексеев прислушивался к советам и рекомендациям капитана своего первого корабля.

Стал ходить по Волге (я чуть не сказал летать, впрочем это

слово более подходяще для судов с подводными крыльями). «Метеор» – настоящий большой теплоход, за которым «Ракете» не угнаться. А на стапелях «Красного Сормова» родился еще более мощный трехсотместный корабль на подводных крыльях – «Спутник».

Катера на подводных крыльях мчатся теперь не только по Волге, но и по Енисею и Оби, Лене и Индигирке, вдоль Кавказского и Крымского побережья.

Девятаев стал водить «Метеор» из Казани в Горький, из города, в котором обосновался, до города, в котором живет его лучший друг Иван Павлович Кривоногов. Одно время инициатор побега из лагеря на самолете работал товароведом Волжского пароходства. Но время, проведенное в фашистском концлагере, пытки и лишения дали себя знать, и он вышел на пенсию. Во время навигации, чуть ли не через день, в каждый приход «Метеора» в Горький встречаются друзья в новой квартире Ивана Павловича на Должанской улице.

…Мчится «Метеор», и хотя уже присмотрелись к нему на Волге, все равно белоснежному кораблю на подводных крыльях с берегов машут вслед, а встречные суда приветствуют его протяжными гудками и пронзительным воем сирен.

Михаила Петровича знают и любят на Волге. И на любой пристани, будь то Работники или Козловка, Васильсурск или Мариинский Посад, Козьмодемьянск или Красный Волгарь, – пассажиры, приобретая билет на «Метеор», нет-нет да и спросят:- Поведет Девятаев? Хорошо бы, если он!